

ISSN 0321-4249

1981



С НОВЫМ ГОДОМ, ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!
ЖЕЛАЕМ ВАМ УСПЕХОВ
В ОДИННАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ!



В ГОД, КОТОРЫЙ
ДЛЯ ВСЕХ НАС
ПРОЙДЕТ ПОД ЗНАКОМ
XXVI СЪЕЗДА КПСС,
«ЗА РУЛЕМ»
РАССКАЖЕТ
О ПЕРСПЕКТИВАХ
АВТОМОБИЛИЗАЦИИ
В СВЕТЕ
ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
И СОЦИАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ СТРАНЫ.
ПОЗНАКОМИТ ЧИТАТЕЛЕЙ
С ДОСТИЖЕНИЯМИ
В ОБЛАСТИ
АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТРАНСПОРТА,
СТРОИТЕЛЬСТВА
И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ,
РАЗВИТИЯ СЕРВИСА
И ТУРИЗМА,
АВТОМОТОСПОРТА,
РАБОТОЙ
ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ
ПО ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ.
ПОМОЖЕТ
В РАСШИРЕНИИ
ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ,
ОСВОЕНИИ ПРИЕМОВ
БЕЗАВАРИЙНОЙ ЕЗДЫ









XXVI ШАГИ СОЗИДАНИЯ

В. КОЛОМНИКОВ,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР

Завершена еще одна пятилетка, которая займет достойное место в истории героических дел советского народа, уверенно идущего по пути коммунистического строительства.

«Минувшие годы, — как сказал Леонид Ильич Брежнев в своей речи на октябрьском Пленуме ЦК КПСС, — подтвердили правильность экономической стратегии, выработанной на XXIV и XXV съездах партии. Значительно возрос экономический и оборонный потенциал нашей страны. Сделан новый крупный шаг в развитии всего народного хозяйства, в решении больших и важных социальных задач».

В числе отраслей, успешно завершивших плановые задания на десятую пятилетку, — наша автомобильная промышленность, призванная обеспечивать резко возросшие потребности народного хозяйства и населения в автомобилях и уже в 1976 году превысившая двухмиллионный рубеж их производства.

Особенно интенсивно автомобилестроение развивалось в последнее десятилетие. Принятые на XXIV и XXV съездах партии документы не только поставили перед работниками отрасли масштабные и сложные задачи, но и создали все предпосылки для их успешного и полного решения. За 1971—1980 годы существенно выросли ее основные фонды, построены крупные, мощные современные предприятия, стала совершеннее техническая база, многие заводы подверглись модернизации и реконструкции, на более высокий уровень поднялись технология и организация производства. Иными словами, автомобилестроение сделало огромный шаг вперед и стало одним из ведущих направлений нашей машиностроительной индустрии.

Два миллиона машин в год

Широкий размах работ привел к ощутимым результатам в десятой пятилетке.

За ее годы советской промышленностью выпущено более 10,5 миллиона автомобилей — на 34% больше, чем за девятую пятилетку.

Значительную долю среди них составляют, естественно, грузовики. В 1976—1980 гг. их выпущено почти на 20% больше, чем за предшествующее пятилетие. В большой мере этот прирост был достигнут благодаря вводу в строй КамАЗа — промышленного комплекса по производству большегрузных автомобилей в Набережных Челнах. За годы десятой пятилетки им изготовлено более 170 тысяч грузовиков.

Освоение выпуска автомобилей КамАЗ позволило поднять среднюю грузоподъемность по отрасли в целом до 5,4 тонны против 4,4 тонны в 1975 году, а с учетом использования прицепов — до 6,3 против 5,06 тонны. Доля машин грузоподъемностью более 5 тонн в общем объеме производства грузовиков возросла втрое. Значение этого факта для совершенствования структуры нашего автомобильного парка, которое является одним из основных средств повышения производительности труда на транспорте, трудно переоценить.

Примерно на треть увеличился в десятой пятилетке выпуск специализированных автомобилей: самосвалов, фургонов разного назначения, автоцистерн и других машин. Создано несколько новых моделей, предназначенных для специфических условий работы в разных отраслях народного хозяйства. На Белорусском автомобильном заводе, например, освоено производство карьерных самосвалов грузоподъемностью 75 тонн, которые найдут применение прежде всего в горнодобывающей индустрии. На основе этого самосвала выпускается автопоезд-углевоз, грузоподъемность которого доведена до 120 тонн. Нефтекамский завод начал делать 10-тонные самосвалы на шасси КамАЗ. Для сельского хозяйства на мытищинском машиностроительном заводе создан самосвальный автопоезд грузоподъемностью 11 тонн. Автотранспортные предприятия в минувшей пятилетке получили для доставки продуктов фургоны расширенной номенклатуры, а также автомобили-рефрижераторы, построенные на базе автобуса ПАЗ. Все эти данные и факты надо расценивать в тесной взаимосвязи с теми задачами, которые стояли в минувшей пятилетке перед всем народным хозяйством в области эффективности и качества. Продукция предприятий автомобилестроения, и прежде всего заводов, выпускающих грузовые автомобили, явилась важным подспорьем в решении этих задач. И конечно, вопросы эффективности и качества были главными в процессе самого автомобильного производства, о чем еще будет идти речь ниже.

Если по выпуску грузовиков Советский Союз занимает сейчас третье место в мире, уступая только США и Японии, и первое в Европе, то по масштабам производства автобусов мы много лет прочно занимаем лидирующее положение. В социалистическом обществе, как известно, общественному транспорту придается первостепенное значение и в социальном и в экономическом плане. Наиболее маневренным и эффективным видом общественного транспорта для внутригородского и отчасти пригородного сообщения в наших условиях является автобусный. Он развивается у нас чрезвычайно высокими темпами и сейчас выполняет почти 60% всего объема пассажирских перевозок. Доля эта, сама по себе значительная, очевидно, будет расти и дальше. Соответственно увеличивается и выпуск автобусов, о чем можно судить по тому факту, что в прошлом году их было изготовлено на 23% больше, чем в 1975 году, завершившем девятую пятилетку.

Взятый партией курс на повышение материального благосостояния народа, на максимальное удовлетворение растущих потребностей советского человека нашел реальное воплощение и в резком росте производства легковых автомобилей. За довольно короткий срок (с 1970 по 1979 гг.) отрасль увеличила их выпуск в четыре раза. Достаточно, наверное, назвать одну цифру: за годы десятой пятилетки изготовлено почти 6,5 миллиона легковых автомобилей, что позволило нам выйти по их годовому выпуску на шестое место в мире (в 1969 году мы по этому показателю занимали девятое место), опередив такую страну, как Англия.

Качество — понятие многостороннее

Прошедшая пятилетка отмечена в автомобилестроении не только ростом количественных показателей. Призыв партии сделать ее пятилеткой качества и эффективности, как уже было сказано, нашел достойный отклик у всех работников отрасли. Отмечу, что предприятия Министерства автомобильной промышленности в 1,7 раза увеличили выпуск продукции с государственным Знаком качества, а все основные модели таких производственных объединений, как «ЗИЛ», «АвтоВАЗ», «БелАвтоМАЗ», «УралАЗ», отнесены к высшей категории качества и удостоены соответствующего государственного Знака.

Эффективность и качество — понятия многосторонние и находятся в органической взаимосвязи. Безупречное выполнение сборки и отдельных деталей машины, совершенная технология, выбор материалов еще не означают высокого качества, хотя и являются его важнейшими составляющими. Машина должна быть современной, то есть обладать высокими техническими показателями. Наконец, в эксплуатации она должна быть долговечной и надежной, высокоэффективной и экономичной, требующей минимальных затрат времени и труда на обслуживание и ремонт. Разными средствами достигаются эти важнейшие качественные показатели выпускаемых грузовых и легковых машин, автобусов. В немалой степени они обязаны применению высокоточных специальных станков и машин, внедрению новых процессов обработки деталей, сборки узлов.

Когда мы говорим об экономической эффективности применительно к любой отрасли народного хозяйства, то прежде всего подразумеваем увеличение производства при снижении материальных затрат. В этом плане за минувшую пятилетку главной особенностью развития автомобилестроения стало внедре-

ние автоматизированных комплексов, охватывающих целые технологические циклы. Их количество с 1975 по 1980 годы увеличилось вдвое, причем удельный вес продукции, выпускаемой на автоматизированном и полуавтоматизированном оборудовании, достиг в 1980 году 60% общего объема производства.

Избранное направление является единственным экономически рациональным, поскольку в перспективе простое расширение фронта промышленного производства, как показывают прогнозы социологов, станет невозможным из-за ограниченности трудовых ресурсов. В этой связи надо отметить, что достигнутое в автомобилестроении к 1980 году благодаря широкой автоматизации увеличение объема производства равнозначно дополнительному вовлечению в работу 80 тысяч человек.

Одним из слагаемых качества машины является, как уже говорилось, совершенствование конструкции. Новые решения отдельных узлов, принципиально иная концепция конструкции в целом позволяют получить более высокие технические и эксплуатационные показатели. Так, благодаря широкому комплексу усовершенствований удалось за пятилетку снизить металлоемкость выпускаемых моделей грузовиков на 15%.

Долговечность и надежность определяются и технологическими и конструкторскими решениями. Новые, более прочные материалы, иные методы обработки и упрочения, нанесения покрытий, создание более совершенных узлов и деталей — все в целом позволило за пять последних лет поднять пробег грузовиков до капитального ремонта со 150—250 тысяч до 200—300 тысяч километров. А поскольку одновременно улучшилось качество масел и смазочных материалов, заметно сократились эксплуатационные расходы: на 15—20% снизилась трудоемкость технического обслуживания, на 5—7% — потребность в запасных частях.

Существенную экономию топлива дает осуществление программы дизелизации. Ввод в строй первой очереди КамАЗа заметно поднял долю автомобилей с дизельными двигателями. Двигатели, производимые в Набережных Челнах, помимо грузовиков КамАЗ устанавливаются на новые большегрузные ЗИЛ—133ГЯ, многоцелевые машины высокой проходимости «Урал—4320», на городские автобусы ЛАЗ—4202. Расчеты показывают, что дизелизация, а также использование карбюраторных двигателей более совершенной конструкции обеспечивают экономию не менее 30 миллионов тонн условного топлива и смазочных материалов.

Борьба за высокое качество изделий, их экономическую эффективность должна вестись не только с позиций сегодняшнего дня. Здесь нужно четко представлять себе, на что она будет опираться завтра. Поэтому в нашей отрасли мы неизменно уделяем серьезное внимание развитию научно-исследовательских и опытных работ. Экономический эффект от внедрения их результатов в 1980 году увеличился вдвое по сравнению с 1975 годом и за десятую пятилетку в целом может быть оценен в полмиллиарда рублей.

Научно-исследовательские и опытные работы не только дают сиюминутный ощутимый эффект. Они способствуют дальнейшему научно-техническому прогрессу, и их результаты ложатся в основу нашего перспективного развития.

Так, принятый недавно Закон СССР «Об охране атмосферного воздуха», вступивший в силу с 1 января 1981 года, не застал нас, как говорится, врасплох. Мы уже много лет разрабатывали меры по дальнейшему снижению вредного воздействия автомобиля на окружающую среду. Димитровградский автоагрегатный завод освоил выпуск карбюратора «Озон», который обеспечивает нормативное содержание окиси углерода в отработавших газах при любой регулировке холостого хода в процессе эксплуатации. С 1978 года такими карбюраторами оснащаются «жигули», а с 1979 года — и некоторая часть «москвичей». На 15—20% снизила выброс углеводородов закрытая система вентиляции картера на всех основных моделях легковых автомобилей. В ближайшие годы такая система будет применяться и в двигателях грузовых автомобилей.

Борьба с токсичностью отработавших газов продолжается. Уже разработаны еще более совершенные карбюраторы и системы зажигания, а также системы рециркуляции отработавших газов и улавливания паров бензина. Экспериментально проверяются катализаторы, изготовленные не из дорогостоящей платины, а из палладия. Ими предполагается оснастить некоторые автобусы и такси в Москве, где, как известно, не используется этилированный бензин. Помимо этого разработаны форкамерные двигатели для грузовиков ЗИЛ и легковых автомобилей ГАЗ. В 1976 году промышленность освоила выпуск грузовиков, работающих на сжиженном газе. В Москве их уже около 7,5 тысячи. В последние годы ведутся работы по созданию электромобилей. Изготовлено несколько десятков различных экспериментальных образцов: партия электромобилей передана для опытной эксплуатации предприятиям Главмосавтотранса.

На главных направлениях

Подводя итоги сделанного в десятой пятилетке, можно сказать, что автомобильная промышленность получила достаточно мощную и широкую производственную базу, во многом успешно реализовала конструкторские разработки, углубила и сделала более целеустремленными научные исследования. Если так же коротко охарактеризовать то, что нам предстоит в одиннадцатой пятилетке, то, исходя из общих для народного хозяйства задач по реализации продовольственной программы, дальнейшему техническому перевооружению, переводу всей экономики на рельсы интенсивного развития, эффективного использования созданного экономического потенциала, в автомобилестроении речь должна идти прежде всего о скорейшем освоении уже созданных мощностей, о реконструкции и техническом перевооружении предприятий, о выпуске более совершенных моделей, ускорении темпов научно-технического прогресса.

Автомобилестроители вступают в первый год новой пятилетки и встречают XXVI съезд КПСС не только перевыполнением плановых заданий, но и созданием образцов новой техники, производство которой будет развернуто в ближайшие годы. Среди них назову седельный тягач КамАЗ—54112, легковые автомобили «Москвич—2140 СЛ» и «Волга» ГАЗ—3102, самосвал БелАЗ грузоподъемностью 95 тонн.

По-прежнему важное место в производственной программе автомобилестроения будут занимать грузовики.

Коллективу объединения КамАЗ в одиннадцатой пятилетке предстоит завершить строительство головного предприятия и одновременно организовать сеть снабжения запасными частями, а также, впервые в стране, организовать фирменный ремонт агрегатов. Значительно возрастет объем производства на заводах, работающих в кооперации с КамАЗом: самосвалов — в Нефтекамске, прицепов и полуприцепов — в Ставрополе и Красноярске.

На ЗИЛе завершается создание дизельного автопоезда грузоподъемностью 12—14 тонн с V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 185 л. с. В одиннадцатой пятилетке намечено освоить выпуск этой модели.

Горьковский автомобильный завод продолжит доводку и испытания нового автопоезда грузоподъемностью 9 тонн. Он получит шестицилиндровый дизель мощностью 125 л. с. с воздушным охлаждением.

Несколько повысит выпуск продукции минский автомобильный завод. Здесь осваивается новая базовая модель, идут работы по увеличению грузоподъемности автопоездов: с двухосным тягачом — до 22 тонн, с трехосным — до 31 тонны.

Увеличится выпуск автомобилей и на кременчугском автомобильном заводе, в основном моделей повышенной грузоподъемности. Самосвалы для строек — основная продукция кременчугцев — будут рассчитаны на перевозку 16 тонн грузов и снабжены модернизированными дизелями ЯМЗ.

На БелАЗе по меньшей мере в два с половиной раза увеличится объем производства самосвалов особо высокой грузоподъемности — от 75 до 180 тонн.

Даже из этого простого перечня предстоящих в новой пятилетке дел явствует, что главными направлениями технического прогресса в отечественном автомобилестроении становятся дизелизация и повышение грузоподъемности транс-

За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1981

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

портных средств. Выше уже говорилось, что широкое применение дизелей даст возможность значительно сократить расход топлива. Рост же грузоподъемности, увеличение парка автопоездов позволяет, как свидетельствуют расчеты, сократить потребность в водителях примерно на полмиллиона.

Другим, не менее важным направлением работ будет создание новых специализированных автомобилей. Программа отрасли на одиннадцатую пятилетку намечает освоить в общей сложности свыше 150 моделей специализированного подвижного состава, в том числе 40 — для сельского хозяйства. Об этом хотелось бы сказать чуть подробнее.

Решения ноябрьского (1979 г.) и октябрьского (1980 г.) пленумов ЦК КПСС обязывают нас, автомобилестроителей, еще больше внимания уделить нуждам сельскохозяйственного производства. В новой пятилетке предстоит намного увеличить поставки машин селу, расширить их номенклатуру. В числе специализированных автомобилей, производство которых начнется в самом близком будущем, автопоезда «Урал» грузоподъемностью 14 тонн с тремя ведущими мостами и кутаисского автомобильного завода грузоподъемностью 12 тонн с двумя ведущими мостами. Оба с дизельными двигателями, оба приспособлены для работы в паре с различными сельскохозяйственными машинами, оба оснащаются самосвальными или сменными кузовами и могут работать с прицепами.

Рост выпуска специализированных машин для доставки продуктов, автомобилей для перевозок сельскохозяйственных грузов будет способствовать успешному выполнению продовольственной программы, намеченной партией.

Основой специализации автомобилей в новой пятилетке станет разнообразие прицепов. Именно прицепная техника, выпуск которой возрастет вдвое, даст возможность более полно удовлетворять запросы потребителей, учитывать специфические нужды и особенности различных предприятий.

Ряд новых моделей прицепов и полуприцепов предназначен для удовлетворения потребностей сельского хозяйства, нефтяной промышленности, строительства, для дальнейшего развития экономически выгодных контейнерных перевозок. Их использование, безусловно, улучшит структуру грузового парка в стране, во многом будет способствовать повышению народнохозяйственной эффективности автомобильного транспорта.

В планах экономического и социального развития на одиннадцатую пятилетку большое место занимают меры по дальнейшему повышению благосостояния советского народа, удовлетворению нужд в товарах народного потребления, к которым во все большей мере можно относить не только мопеды, мотоциклы, но и легковые автомобили.

Значительная часть программы автомобилестроения на одиннадцатую пятилетку связана с освоением новых и модернизацией существующих моделей легковых автомобилей. Назову лишь некоторые позиции.

Запорожский завод «Коммунар» завершает подготовку к производству модели малого класса с приводом на передние колеса и двигателем водяного охлаждения рабочим объемом 1000 см^3.

Волжский автомобильный завод, как известно, с 1980 года производит модель ВАЗ—2105. В 1981 году с конвейера сойдет и первая партия автомобилей ВАЗ—2107, которые призваны заменить ВАЗ—2103. Выпуск машины ВАЗ—2101, имеющей устойчивый спрос в СССР и за рубежом, в одиннадцатой пятилетке сохранится. Что касается «Нивы» ВАЗ—2121, то завод будет давать ее примерно по 75 тысяч в год. Кроме того, волжские автомобилестроители готовят к серийному производству в конце пятилетки совершенно новую модель — с передними ведущими колесами и четырехцилиндровым двигателем рабочим объемом от 1100 до 1500 см^3.

Горьковский автомобильный завод в начале 1982 года перейдет к выпуску модернизированного автомобиля «Волга» ГАЗ—3102 с форкамерным двигателем, который со временем заменит «Волгу» ГАЗ—24.

Среди разного рода услуг, удовлетворяющих запросы населения, свое прочное место занял автосервис. Основой его организации в нынешней пятилетке станет фирменное обслуживание. Оно достаточно хорошо проверено опытом Волжского автомобильного завода, в одиннадцатой пятилетке получит дальнейшее распространение и будет представлено сетью станций технического обслуживания не только для автомобилей ВАЗ, но и для «москвичей», «запорожцев», а также станциями Всесоюзного производственного объединения «Союзавтотехобслуживание».

Такова, в кратком изложении, программа автомобилестроения на пятилетку, ее главные направления. Было бы ошибочным полагать, что она полностью и в деталях учитывает все существующие и перспективные потребности страны. Целый ряд важных народнохозяйственных задач еще ждет своего решения. Так, уже вырисовалась потребность в новом предприятии, где производились бы автопоезда большой грузоподъемности — они очень нужны для разгрузки железнодорожных магистралей на так называемых коротких плечах. Есть необходимость и в создании специальных мощностей для выпуска автомобилей-такси, легковых автомобилей особо малого класса, грузовиков и фургонов небольшой грузоподъемности — на полторы-две тонны и т. д. Однако жизненность и эффективность наших планов обусловливаются их реальностью, строго научным учетом существующих ресурсов. Программа отрасли на новую пятилетку представляется нам насыщенной, напряженной и притом во всех отношениях выполнимой. Решение других задач будет отложено на следующий пятилетний период.

Автомобилестроители приходят к XXVI съезду нашей Коммунистической партии, этому важнейшему для советского народа событию, с глубоким пониманием своих новых задач, с чувством высокой ответственности за их решение. Можно не сомневаться в том, что они будут выполнены, что советское автомобилестроение — одна из ветвей нашей мощной машиностроительной индустрии — в одиннадцатой пятилетке достигнет новых успехов.



ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

1976 г., МАРТ. За выдающиеся успехи в выполнении девятого пятилетнего плана и принятых социалистических обязательств, за повышение эффективности и качества работы Президиум Верховного Совета СССР наградил большую группу автомобилестроителей. Пятеро из них удостоены звания Героя Социалистического Труда: генеральный директор объединения «Автодизель» А. М. Добрынин, слесарь-наладчик «УралАЗа» В. М. Густоев, кузнец ГАЗа Д. Г. Карцев, слесарь-инструментальщик завода «Автоприбор» Г. Н. Привезенцев, шлифовщица ГАЗа В. В. Сипатова.

1976 г., 6 МАРТА. Блестяще выступил в финале личного чемпионата мира по мотогонкам на льду, проходившем в Ассене (Нидерланды), советский спортсмен С. Тарабанько. Он стал победителем, как и в предыдущем году.

1976 г., 30 АПРЕЛЯ. Леонид Ильич Брежнев вручил ЗИЛу орден Октябрьской Революции. Л. И. Брежнев и прибывшие с ним М. А. Суслов, А. П. Кириленко, В. В. Гришин побывали в цехах и на главном конвейере, встретились с активом завода.

1976 г., АПРЕЛЬ. На тульском машиностроительном заводе им. В. М. Рябикова выпущен миллионный мотороллер. Это предприятие производит мотороллеры с 1957 года. В его производственной программе — легковая модель «Турист» и грузовая «Муравей».

1976 г., АПРЕЛЬ. В автомобильной промышленности созданы 13 производственных объединений: «АвтоВАЗ», «Автодвигатель», «Автодизель», «АвтоЗАЗ», «АвтоКрАЗ», «АвтоУАЗ», «БелавтоМАЗ», «ГАЗ», «ЗИЛ», «КамАЗ», «Москвич», «Мотордеталь», «УралАЗ».

1976 г., ИЮЛЬ. По решению бюро президиума ЦК ДОСААФ начались всесоюзные конкурсы первичных и учебных организаций оборонного Общества. Их цель — дальнейшее улучшение оборонно-массовой, военно - патриотической, учебной и спортивной работы в свете требований XXV съезда КПСС.

1976 г., ИЮЛЬ. Очередной розыгрыш Кубка Европы по мотоболу, проходивший в ФРГ, вновь завершился убедительной, шестой по счету победой сборной команды СССР.

1976 г., 15 АВГУСТА. Впервые в истории мотокросса советские спортсмены завоевали сразу две награды на личном чемпионате мира в классе 250 см^3: Г. Моисеев — серебряную медаль, В. Кавинов — бронзовую.

1976 г., АВГУСТ. На проходившем в ФРГ чемпионате Европы по автомодельному спорту представитель СССР Б. Еремеев установил новый мировой рекорд в классе 1,5 см^3 — 215,51 км/ч и занял первое место. «Бронзу» и «серебро» завоевали тоже наши моделисты С. Чилинджян и С. Оганесян.

1976 г., 17 ОКТЯБРЯ. После длительного перерыва советские спортсмены выиграли Кубок дружбы социалистических стран по картингу.

1976 г., НОЯБРЬ. Для повышения ответственности за техническое обслуживание выпускаемой продукции и развития принципа «произвожу — продаю — обслуживаю» в Министерстве автомобильной промышленности создано Всесоюзное промышленное объединение по техническому обслуживанию легковых автомобилей, принадлежащих гражданам (ВПО «Союзавтотехобслуживание»). Семь республиканских организаций «Автотехобслуживание» — Белорусской ССР, Азербайджанской ССР, Молдавской ССР, Латвийской ССР, Киргизской ССР, Таджикской ССР, Туркменской ССР — перешли из ведения различных министерств в единую систему.



В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

НАШ

ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

1976 г., 24 ДЕКАБРЯ. На Волжском автомобильном заводе имени 50-летия СССР изготовлен трехмиллионный автомобиль «Жигули». К этому времени завод уже выпускал пять моделей: ВАЗ—2101, ВАЗ—21011, ВАЗ—2102, ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106, а объем производства за 1976 год составил 684 тысячи машин.

1976 г., 25 ДЕКАБРЯ. Государственная комиссия приняла в число действующих первую очередь комплекса заводов КамАЗ. С этой замечательной трудовой победой коллектив предприятия поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев, отметивший, что по масштабам и темпам строительства КамАЗ не имеет себе равных в отечественной и мировой практике.

1976 г., 31 ДЕКАБРЯ. Автомобильная промышленность СССР впервые в своей истории взяла двухмиллионный рубеж, выпустив за год 2025 тысяч автомобилей.

1976 г., ДЕКАБРЬ. Завод имени Дегтярева в Коврове отметил 30-летие производства мотоциклов. Летом юбилейного года с конвейера предприятия сошел четырехмиллионный мотоцикл.

1976 г. Закончена реконструкция дорог рижского транспортного узла, которые связывают столицу Латвии с соседними республиками. Последними сданы 6-километровый участок на направлении Рига—Юрмала, 38-километровый на дороге Рига—Псков и 40-километровый на дороге Рига—Даугавпилс. Все эти автотрассы имеют от четырех до шести полос для движения и широкие разделительные полосы.

Завершена реконструкция дороги Ростов—Одесса—Рени протяженностью около 1000 километров.

1976 г. За год все предприятия автосервиса Министерства автомобильной промышленности СССР оказали услуг владельцам личных автомобилей на 44,8 миллиона рублей.

1977 г., ЯНВАРЬ. Общественность страны широко отметила 50-летие массовой оборонной организации — ДОСААФ СССР, которая к юбилею насчитывала в своих рядах 80 миллионов членов.

1977 г., 21 ЯНВАРЯ. Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие оборонно-массовой работы в стране и подготовку трудящихся к защите социалистического Отечества Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР) награждено орденом Ленина.

1977 г., 25 ЯНВАРЯ. В Большом Кремлевском дворце открылся VIII Всесоюзный съезд ДОСААФ. С докладом на съезде выступил председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин.

1977 г., ЯНВАРЬ. За успешное выполнение социалистических обязательств на протяжении ряда лет, высокие показатели во Всесоюзном социалистическом соревновании и в связи с 50-летием оборонного Общества настольным юбилейным «Почетным знаком ДОСААФ СССР» награждена большая группа республиканских, областных, первичных и учебных организаций Общества.

1977 г., ЯНВАРЬ. Стартовала I Всесоюзная зимняя спартакиада по военно-техническим видам спорта, посвященная 50-летию ДОСААФ. В ее программу входили 11 соревнований, в том числе пять автомобильных и мотоциклетных — ралли, картинг, трековые автогонки, зимний спидвей и мотокросс.

1977 г., ЯНВАРЬ. Производственные мощности по техническому обслуживанию автомобилей, сосредоточенные в Министерстве автомобильной промышленности СССР, составили 4014 рабочих постов.

ДОСТИГНУТОЕ — НЕ ПРЕДЕЛ

Казахстан... Освоенная целина, земля, великим подвигом советских людей превращенная в хлебную житницу страны. Вот и в завершающем году десятой пятилетки на казахстанской ниве одержана новая крупная трудовая победа. Выращен и организованно убран хороший урожай, в закрома Родины засыпано 16,4 миллиона тонн, или более 1 миллиарда пудов зерна. А всего за пятилетку наша республика поставила государству 81,7 миллиона тонн. Это достойный вклад в хлебные ресурсы страны, вклад в решение продовольственной программы, которая разрабатывается партией и правительством и о которой товарищ Леонид Ильич Брежнев говорил в своей речи на октябрьском (1980 г.) Пленуме ЦК КПСС.

Сегодняшний Казахстан славен не только хлебом. Празднуя недавно свое шестидесятилетие, республика подвела итоги успехов, достигнутых за годы Советской власти во всех областях экономики, культуры, социального развития. И немало из этих достижений приходится на истекшее пятилетие.

Оно и для нас, работников и активистов оборонного Общества, ознаменовалось шагом вперед по пути улучшения военно-патриотического воспитания трудящихся, подготовки молодежи к армейской службе, повышения качества, эффективности учебной и спортивной работы — того, что составляет содержание деятельности ДОСААФ и служит благородному делу укрепления обороноспособности Родины, развития народного хозяйства. За пять лет наша республиканская организация выросла почти на 700 тысяч человек, а в ряд первичных встали более тысячи вновь созданных.

Однако дело не только в количестве, а в том вкладе, который мы вносим в решение общенародных задач. В казахстанском миллиарде, с которого я начал разговор, есть и доля участия досаафовских комитетов, школ, спорттехклубов. В 1979 году в учебных организациях, на курсах ДОСААФ обучено техническим специальностям свыше 105 тысяч человек. В основном это шоферы, трактористы, комбайнеры, которые осенью восьмидесятого уже управляли техникой на уборке и вывозке урожая. Сейчас почти в каждой второй первичной организации есть курсы, кружки, где технические знания и практические навыки приобретают десятки тысяч членов ДОСААФ. Каждый третий водитель автомобиля — наш воспитанник.

В большинстве совхозов комитеты Общества вместе с комсомолом активно включились в механизаторский всеобуч. Дружная работа двух общественных организаций приносит хорошие плоды, что особенно наглядно проявляется в совхозах «Карасуский», «Харьковский», «Кушмурунский» и ряде других хозяйств Кустанайской области, которая прошлой осенью одной из первых справилась с уборкой урожая и дала государству 236 миллионов пудов зерна.

И все же в колхозах, совхозах, автотранспортных предприятиях не хватает механизаторов, водителей. Собственно, о дефиците технически подготовленных кадров на целине говорится немало. Но проблема эта не простая. Решать ее нужно сообща — государственным и общественным организациям. Мы, работники комитетов, школ, курсов ДОСААФ республики, вступив в одиннадцатую пятилетку, ставим перед собой как насущную задачу — наращивать темпы, повышать качество подготовки водительских кадров, привлекать к технической учебе больше молодежи, создавая резерв квалифицированных рабочих рук. Это и будет наш вклад в дело увеличения производства зерна, мяса, молока, других продуктов сельского хозяйства и обслуживающих его отраслей промышленности, вклад в повышение народного благосостояния.

Чтобы справиться с плановыми заданиями и взятыми в честь XXVI съезда КПСС социалистическими обязательствами в области подготовки водительских, механизаторских кадров для народного хозяйства, для села в частности, мы запланировали расширить сеть районных, городских спортивно-технических клубов, становящихся базой учебной и спортивной работы в районе, в городе.

В этом деле мы всегда опирались на действенную помощь, которую оказывают организациям ДОСААФ партийные, советские, хозяйственные органы на местах. Ежегодно в строй действующих вступают учебные и спортивные комплексы — учебные здания, автодромы, курсантские общежития. Только в 1979 и 1980 гг. построены или получены помещения для домов военно-технической учебы в Восточно-Казахстанской, Кустанайской, Семипалатинской, Талды-Курганской и других областях, идет строительство автодромов, гаражей, других сооружений.

Вместе с тем некоторые руководители досаафовских комитетов и учебных организаций не проявляют достаточной инициативы, настойчивости, хозяйской заботы. Именно поэтому страдает качество, не выполняются планы подготовки специалистов в ряде районов Целиноградской, Джезказганской, Кзыл-Ординской областей.

Все мы сейчас находимся под огромным впечатлением решений, принятых октябрьским Пленумом ЦК КПСС, очередной Сессией Верховного Совета СССР. Решений, которые обязывают серьезно проанализировать и то, что достигнуто, и то, что упущено, и с новой энергией взяться за доверенное нам дело, достойно начать одиннадцатую пятилетку.

Б. БАЙТАСОВ,
председатель ЦК ДОСААФ
Казахской ССР

ПАТРИОТИЧЕСКИЙ ДОЛГ

ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ

Они стоят притихшие и слушают ветерана. Им еще трудно представить себе масштабы сражений, полыхавших здесь, на родной воронежской земле. Она хранит память о том, как насмерть рубились с белогвардейцами легендарные конники Буденного в годы гражданской, как закалялись в огне первые красные автобронеотряды. Тогда Владимир Ильич Ленин пристально следил за операциями Первой Конной... А под этим памятником, что воздвигнут у села Девица в Семилукском районе, захоронены герои Великой Отечественной. Горят разноцветьем у подножья венки. Молоды были бойцы, сражавшиеся за Советскую власть. Может быть, иным столько же, сколько им, сегодняшним курсантам, завтрашним солдатам...

Но вот команда на посадку в машины — ее подает заместитель начальника автошколы по учебно-воспитательной работе И. Федоров, полковник в отставке, участник боев с фашистскими захватчиками. Он и рассказывал ребятам о подвигах их дедов и отцов. Вновь мелькают километровые столбы. Посуровели лица юношей. Трудно вести автомобиль в колонне, но рядом сидят опытные мастера практического вождения — К. Иванов, один из старейших в коллективе, секретарь партбюро, И. Лахин, без малого три десятка лет пестующий молодых, А. Доданчиков.

Колонна уходит все дальше. Стокилометровый марш, обязательный на завершающем этапе обучения в каждом потоке курсантов, сегодня в воронежской автошколе не совсем обычный. На бортах, над кабинами учебных автомобилей — транспаранты, призывающие к выполнению социалистических обязательств в честь XXVI съезда КПСС, к отличной учебе, организованности, дисциплине.

В первой смене автомобили ведут отличники, молодые рабочие предприятий города: Александр Свиридов — сварщик, Анатолий Сучков — бульдозерист, Сергей Лазарев — фрезеровщик, Владимир Матвиенко — монтажник, Сергей Камышенко — токарь...

Потом ребята сменяют друг друга за рулем. На половине маршрута — остановка. Появляются боевые листки-молнии. Комсорг Алексей Зубов, токарь завода имени Дзержинского, собрал группу, проводит беседу на злобу дня; мастера вождения указывают курсантам на оплошности, поправляют, помогают. И на обратном пути колонна движется увереннее, грамотнее.

Стокилометровые марши мы считаем итоговым экзаменом. И не только для выпускника, которому придется управлять военным автомобилем. Это экзамен всему коллективу школы, отвечающий на вопрос, как и чему она научила своих питомцев.

Марш в колонне, о котором я рассказал, был проведен отлично. Коллектив воронежской автомобильной школы, взяв повышенные обязательства в честь съезда партии, многое делает для повышения качества учебно-воспитательной работы. Образцово оборудованные классы, высокий методический уровень занятий, комплексный подход к воспитанию будущих воинов — основы успехов. В течение трех последних лет школе присуждаются призовые места среди учебных организаций ДОСААФ области. И коллектив ее полон желания сохранить позиции в наступившем пятилетии.

А. ШИЛОВ,
заместитель председателя обкома ДОСААФ

г. Воронеж

ОТВЕТИМ ДЕЛОМ

Недавно я снова побывал в колхозе «Дружба» — одном из лучших не только в районе, но и в области. Интересное, богатое это хозяйство, интересны и богаты трудовыми успехами и душевными качествами его люди. Деятельная, инициативная здесь организация ДОСААФ, замечателен ее актив. Мне давно и хорошо знакомы руководитель секции автомобилистов колхозного спорттехклуба механик В. Стадник, воспитанники районного нашего СТК водители И. Бойко, Р. Сташевский, В. Юшко, трактористка В. Шакула. Они передовики и в труде, и в оборонной работе. Большим авторитетом у односельчан пользуется председатель отделенческой организации Общества ветеран войны Е. Крапля. Фронтовик и по сей день трудится по-фронтовому. Недаром на его груди рядом с орденом Александра Невского и другими боевыми наградами высший орден страны — орден Ленина за самоотверженный труд. Ударная работа другого председателя отделенческой организации ДОСААФ С. Бондаренко отмечена орденами Ленина и Трудового Красного Знамени. И сколько в колхозе таких замечательных тружеников и вожаков досаафовской молодежи!

Потому-то и кипит здесь дело. Силами активистов — техников, инженеров и других специалистов за два последних года в колхозном спорттехклубе подготовлено 18 шоферов, 24 тракториста-машиниста широкого профиля, 64 человека овладели мотоциклом. Это большое подспорье для полей и ферм.

Первичная организация ДОСААФ колхоза «Дружба» — пример для многих сельских оборонных коллективов. Люди здесь добрые и одновременно взыскательные. Достигнутое их уже не удовлетворяет. В этот мой приезд в колхоз состоялась продолжительная и деловая беседа с председателем «Дружбы» Героем Социалистического Труда В. Вильчинским, секретарем парткома М. Меть, председателем комитета ДОСААФ М. Мельником. Договорились о том, чтобы с первого же года новой пятилетки расширить профиль подготовки механизаторских кадров, причем темп из года в год наращивать. В том же плане руководители колхоза высказали ряд предложений в адрес райкома ДОСААФ, чтобы объединить усилия хозяйств района в подготовке механизаторских кадров. Это и будет нашим вкладом в решение задач, поставленных октябрьским Пленумом ЦК КПСС.

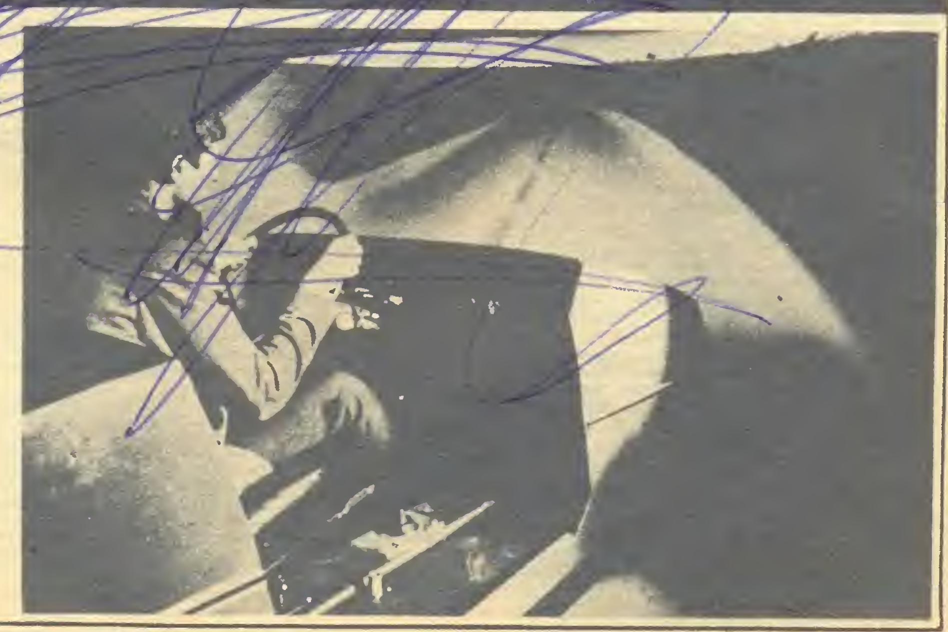
Ф. МИРОНЕНКО,
председатель райкома ДОСААФ

Винницкая область, Хмельницкий район

ПЯТИЛЕТКА И АВТОМОБИЛЬ

Итоги фотоконкурса „За рулем“

Снимок, которым мы сопровождаем эту информацию о решении жюри конкурса, сделан москвичом Н. Толкачевым в одной из досаафовских автошкол, во время занятий на тренажерах. Как нам кажется, в этом лаконичном кадре отразились типичные черты учебной организации оборонного Общества — ее оснащенность современной техникой, целеустремленность юношей, готовящегося стать в строй военных водителей. Этот кадр вообще характерен для конкурса-80: у большинства его участников в центре внимания был человек за рулем.



А теперь — итоги.

Первую премию решено не присуждать.

Второй премии (75 рублей) удостоен А. П. Абликов — врач из г. Мончегорска Мурманской области за фото «В 0—00 часов по московскому времени» (опубликовано в декабрьском номере «За рулем»).

Третьей премии (50 рублей) удостоен московский фотокорреспондент Н. О. Бахтин за фото «Автомобильный поток» (опубликовано в том же номере).

Редакция благодарит всех, кто принял участие в конкурсе.



ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

1977 г., ЯНВАРЬ. За высокие достижения на чемпионатах мира и Европы удостоена высоких правительственных наград большая группа спортсменов и тренеров по военно-техническим видам спорта. В их числе мотокроссмены Г. Моисеев и В. Кавинов, раллисты С. Брундза и К. Гирдаускас, мастер зимнего спидвея С. Тарабанько, автомоделист Б. Еремеев, тренеры К. Демянский и Б. Панферов.

1977 г., 6 МАРТА. В третий раз чемпионом мира по мотогонкам на льду стал советский спортсмен С. Тарабанько. Этого успеха он добился на финальных соревнованиях в Инцелле (ФРГ).

1977 г., 15 АПРЕЛЯ. За выдающиеся успехи, достигнутые при сооружении первой очереди КамАЗа, Президиум Верховного Совета СССР присвоил ряду работников предприятий и организаций Министерства автомобильной промышленности СССР и Министерства энергетики и электрификации СССР звание Героя Социалистического Труда. Среди них — генеральный директор КамАЗа Л. Б. Васильев и токарь КамАЗа М. А. Исламгалеев.

1977 г., АПРЕЛЬ. Вступила в строй новая кольцевая трасса «Чайка» под Киевом. Она стала первым сооружением в большом спортивном комплексе ЦК ДОСААФ Украинской ССР.

1977 г., МАЙ. Редакция «За рулем» совместно с Волжским автомобильным заводом провела автоэкспедицию «Каракумы-77». Она стартовала от столичного парка культуры имени Горького, с того места, откуда отправились в испытательный пробег автомобили в 1933 году. Задача второй экспедиции — пройти по трассе первого каракумского пробега и рассказать читателям журнала о тех изменениях в автомобильной жизни страны, которые произошли за годы пятилеток.

1977 г., МАЙ. На горьковском автомобильном заводе стал действовать новый конвейер сборки грузовиков. Его производственная программа включала широкий ассортимент грузовых машин и шасси: ГАЗ—52-01, ГАЗ—52-02, ГАЗ—52-04, ГАЗ—52-07, ГАЗ—53А, ГАЗ—53-02, ГАЗ—53-07, ГАЗ—66-01, ГАЗ—66-02, ГАЗ—66-05.

1977 г., 12 ИЮНЯ. В латвийском городе Цесисе состоялся первый чемпионат СССР по кроссу на автомобилях багги. Золотые медали выиграли во II классе (до 1300 см³) Н. Носенко и в III (до 1600 см³) — М. Виллемсон.

1977 г., 26 ИЮНЯ. Очередной розыгрыш Кубка Европы по мотоболу состоялся в Бельгии. В седьмой раз победу праздновала сборная команда СССР.

1977 г., ИЮНЬ. Начато серийное производство легковых автомобилей повышенной проходимости ВАЗ—2121 «Нива». Это первый в стране джип с постоянным приводом на все колеса.

1977 г., ИЮЛЬ. Советская автомобильная промышленность выпустила 25-миллионную машину.

1977 г., ИЮЛЬ. В Москве на ВДНХ открылась выставка «Автопром-77. Опыт предприятий автомобильной промышленности, победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании».

1977 г., 21 АВГУСТА. Блестящего успеха добились наши мотокроссмены в личном чемпионате мира на машинах класса 250 см³. Впервые ими были выиграны две высшие награды: Г. Моисеев завоевал свою вторую золотую медаль, В. Кавинов — серебряную.

1977 г., АВГУСТ. Львовский мотозавод освоил производство первого советского мокика — «Верховина—6».

1977 г., АВГУСТ. На чемпионате Европы по автомобильному спорту в Швейцарии советская команда заняла первое место.

Кажется, до него можно дотянуться прямо из распахнутого окна. Доносятся шум прибоя и аромат морского воздуха. Даже во дворе, где напротив пункта технического обслуживания выстроились учебные автомобили и, казалось бы, должен главенствовать запах бензина. Мы в Севастополе. В автошколе. А Севастополь — это прежде всего Черное море. И конечно, профессия моряка здесь в большом почете. Вероятно, многие считают ее куда заманчивей и романтичней профессии водителя. Но только не энтузиасты севастопольской автомобильной школы. У них свой взгляд на романтику труда, своя любовь к профессии. Что касается техники, то знание ее не менее, чем на морском судне, нужно на сухопутном «корабле», каким они считают автомобиль. И эту свою привязанность стремятся передать юношам, которые приходят сюда овладевать автоделом, готовиться к воинской службе.

Мы побывали в автошколе в самый разгар учебных будней. Внутри здание

ШКОЛА У МОРЯ

напоминает лабиринт с неожиданными изломами коридоров, переходами и проходами. Это не каприз сегодняшних архитекторов: говорят, когда-то в здании была... бойня, потом склады. В начале 60-х годов, когда школа перебралась сюда из подвалов, когда огромные помещения кроили и перекраивали под классы, мрачноватое строение казалось едва ли не роскошным. Но время идет. Растут требования, и сегодня всем ясно: работать здесь становится все труднее. Единственная автошкола крупного и быстро растущего города заслуживает того, чтобы справить новоселье в современном учебном здании, как это посчастливилось уже десяткам подобных коллективов ДОСААФ Украины. Севастопольцам же пока приходится терпеть трудности и неудобства. И с тем большим уважением надо отнестись к итогам работы школы в десятой пятилетке, к очевидному росту качества обучения.

Об этом росте прежде всего говорят цифры. Так, средний балл на экзаменах у курсантов вырос до 4,74, в десяти группах последнего года было всего три «неуда», а большая часть — отличные оценки. Сдача экзамена в ГАИ с первого раза достигла потолка — 100%. Добавим в актив спортсменов-разрядников, значкистов ГТО.

Где истоки столь заметного прогресса этой учебной организации, находящейся, повторим, по нынешним меркам в отнюдь не идеальных условиях? Они — в людях, их отношении к делу, знаниях, опыте. В коллективе пять человек имеют высшее образование, многие — среднее специальное, немало тех, кто прошел большой армейский путь, ветераны войны. Они могут не только научить ребят шоферским премудростям, но и дать житейские знания, нравственную закалку.

Накануне XXVI съезда партии, в уже наступившие дни первого года нового пятилетия, мои беседы с преподавателями, мастерами, руководителями коллектива, естественно, касались не только того, что достигнуто, но и перспектив, неиспользованных резервов. Многие говорили о путях дальнейшего повышения методического мастерства, лучшего, более рационального использования материальной базы, осуществления комплексного подхода в учебно-воспитательной работе.

Собственно, все это уже заложено сегодня в планах, социалистических обязательствах коллектива. Я обратил внимание на те их пункты, где говорится о дальнейшем расширении специализации учебных классов.

— Мы считаем, — пояснил заместитель начальника автошколы по учебно-производственной части Евгений Михайлович Шевченко, — что переход на специализированные классы, как мы говорим, «кабинетную систему», дает выход резервам повышения качества подготовки водителей. Я имею в виду и тех, кто пойдет в армию, и тех, кто будет трудиться в народном хозяйстве.

И Шевченко стал развивать свою мысль:

— В автомобильных и технических школах ДОСААФ в основном применяются два принципа оборудования классов. Это **комплексный**, где занятия проводятся по всем темам одного или нескольких предметов. Скажем, класс по устройству и эксплуатации автомобилей или изучению правил и основ безопасности движения. Другой принцип — создание **специализированных**, где изучается только какой-то один раздел, например устройство системы электрооборудования автомобиля. Впрочем...

И Евгений Михайлович пригласил меня именно в такой класс. Оформлен он выразительно. И в то же время здесь ничего лишнего, а те пособия, которые есть (сделанные своими руками), отличаются оригинальностью, культурой, точностью замысла и исполнения. В схемы-стенды, расшифровывающие при помощи разноцветных световых потоков хитросплетения электроцепей, включены действующие детали и узлы, так что легко проследить прохождение и «эффект» команды или сигнала. Преподаватель может вводить в цепи ту или иную неисправность, которую курсанты должны отыскать.

Этот класс — любимое детище Виталия Николаевича Кононова, завуча автошколы по хозрасчетным группам, работающего здесь уже более четверти века. Его идеи воплощены и в других классах, которые пока только готовят к специализации, во множестве макетов и стендов. (Надо отметить отличные работы макетно-модельной мастерской автошколы, исполненные с хорошим вкусом и умением.)

— До недавнего времени мы пользовались исключительно комплексными классами, — снова заговорил Шевченко. — Но как только представилась возможность, начали оборудовать специализированные. И все почувствовали: знания у курсантов стали глубже, предметы они усваивают теперь быстрее, повысилась ответственность преподавателя. Словом, отныне мы горячие сторонники специализации.

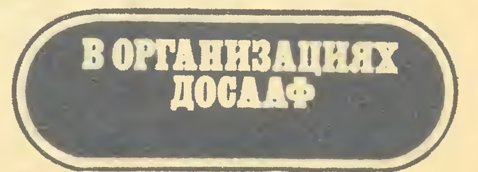
Видя, с каким энтузиазмом мой собеседник оценивает специализацию классов, я не решился что-либо возразить. Тем не менее, прокомментировать эту оценку необходимо. Было ясно, что севастопольцы для себя нашли рациональное решение — подтверждение в самой практике. Но в жизни встречаются и другие условия, где больше пользы принесут иные решения. Недаром у них есть свои сторонники. И немало. Однако послушаем Евгения Михайловича.

— Перестройка, конечно, дело не из легких. Понадобится новое оборудование — стенды, агрегаты, механизмы, тут мы во многом рассчитываем на своих рационализаторов. Придется расширять «жилую площадь». Лучше всего, конечно, построить для школы новое здание. Надеемся, что оно будет. Ну, а пока удвоим усилия. Игра, как говорится, стоит свеч.

Севастопольская автошкола ДОСААФ делает пока только первые шаги в намеченной перестройке на важном участке учебной работы. Е. М. Шевченко на листочке бумаги чертил планы обновленных классов, поясняя мне, как все это будет. А будет обязательно, потому что задумано людьми, которые понимают, что даже сегодняшний день — это канун завтрашнего, с новыми мерками, новыми высотами.

В. МАРКОВ,
спецкор «За рулем»

г. Севастополь



НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ДЛЯ ТОБОЛЬСКОГО КОМПЛЕКСА

Один из главных объектов первой очереди этого нефтехимического комплекса — центральная газофракционная установка. Используя попутный нефтяной газ, она будет давать исходный продукт для производства высококачественного синтетического каучука.

Первые ректификационные колонны длиной 90 метров и массой 730 тонн для этой установки прошли длинный путь от завода-изготовителя «Петрозаводскмаша» до Тобольска. К причалу на Онежском озере колонны транспортировали водители восьмиколесных тягачей МАЗ—7310.

Фото С. Майстермана (ТАСС)



ФУРГОНЫ ИЗ ТАРТУ

Автомобилестроители расширяют типаж и производство специализированных автомобилей. В их числе — машины для обслуживания системы торговли, общественного питания. Наряду с горьковским заводом специализированных автомобилей и другими предприятиями тартуский опытный завод ремонта автомобилей (ТАРТ) строит изотермические фургоны.

В десятой пятилетке ТАРТ освоил выпуск новых изотермических фургонов ГАЗ—53А. Грузоподъемность этих машин, предназначенных для перевозки скоропортящихся продуктов, — 3,1 тонны.

Фото Э. Нормана (ТАСС)



В КОМАНДЕ—ВЕТЕРАНЫ ВОЙНЫ

В Москве прошли соревнования водителей автобусных парков из городов-героев. Помимо столичных спортсменов в них стартовали представители Киева, Одессы, Новороссийска, Севастополя, Минска, Керчи, Тулы, Волгограда. В каждой команде по условиям соревнований должны быть участники Великой Отечественной войны. Приз для победителей установил Советский комитет ветеранов войны.

Водители показали высокое мастерство в троеборье: в знании Правил дорожного движения и скоростном маневрировании на двух разных трассах. Главный приз завоевала вторая команда Москвы. В личном зачете успешно выступили братья Алексей и Владимир Лапины из первого автобусного парка. Они заняли соответственно первое и второе места.

В. ХВАТОВ

На трассе скоростного маневрирования И. Теренько из Новороссийска, участник боев на Малой земле.



ЧЕТЫРНАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛАЗов

Львовский автобусный завод закончил десятую пятилетку, выпустив в последнем ее году 14 тысяч машин. Среди них дизельные автобусы ЛАЗ—4202, созданные совместно с Всесоюзным конструкторско-экспериментальным институтом автобусной промышленности.

Одна из последних разработок института — семейство комфортабельных междугородных автобусов «Карпаты» (на снимке).

Фото А. Красовского (ТАСС)



НЕОБЫЧНЫЙ МАКЕТ

Глуховские умельцы — художник В. Дубивко, инженеры А. Снегир, П. Овсинский, Л. Гончаров, учитель труда В. Эланский выполнили необычный заказ. Почти год они трудились над изготовлением макета, облегчающего изучение Правил дорожного движения и тренировки по управлению транспортными потоками, для орловской спецшколы милиции МВД СССР. Макет уже используется в обучении будущих инспекторов ГАИ.

Что он собою представляет?

Размер 8,4×1,6 м. Включает в себя городскую застройку, отрезки автомобильных дорог вне населенных пунктов, здания, спортивные комплексы, площадки отдыха, автомобильные и железнодорожные мосты, тоннель, другие объекты. Разнообразна местность — водоемы, холмы, горы, лесные участки.

На дорогах нанесена разметка, установлены знаки, указатели. Рельеф местности продиктовал установку сигнальных столбиков, тросовых и бетонных металлических ограждений, ограждений типа «парапет».

Дорожные пересечения выполнены в одном и двух уровнях. Там, где это необходимо, сделаны островки безопасности, наземные и подземные переходы, полосы ускорения и торможения, места остановки общественного транспорта, дополнительные полосы движения на подъем.

Для эффективности обучения макет электрифицирован. Он позволяет проверить знание Правил и умение ориентироваться в различной дорожной обстановке, пользуясь миниатюрной радиоуправляемой моделью автомобиля.

Интересные подробности: в недрах макета проложено 1800 м проводов. Использовано около 1300 маленьких электролампочек. О сложности проведенной работы говорит хотя бы такой факт: только один макет 16-этажного административного дома состоит более чем из 1200 мелких деталей, а подобных зданий здесь десять, не считая других построек. Для изготовления макета использовались самые разные материалы: пенопласт, картон, органическое стекло, древесина, цветные металлы. Он прекрасно выполнен эстетически.



О. САДОВСКИЙ

Сумская область, г. Глухов

АВТОДОРОЖНЫМ—50 ЛЕТ

В павильоне «Народное образование» ВДНХ СССР состоялась тематическая выставка, участниками которой впервые стали вузы, ведущие подготовку специалистов для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В 1930 году на основе постановлений Совета Народных Комиссаров СССР в Москве, Ленинграде, Харькове, Омске и Саратове были созданы автомобильно-дорожные институты — первые в стране специализированные высшие учебные заведения такого профиля. Перед войной ленинградский институт был реорганизован в институт авиационного приборостроения, а на базе саратовского уже после войны развился политехнический институт.

Вскоре после освобождения столицы Украины, в 1944 году автомобильно-дорожный институт был создан в Киеве. В 1958 году появился строительно-дорожный институт в Усть-Каменогорске, и уже совсем недавно, в 1972 году принял студентов Ташкентский автомобильно-дорожный институт. Таким образом, в настоящее время в стране действуют шесть вузов, где обучаются будущие специалисты автомобильного и дорожного дела: московский (МАДИ), киевский (КАДИ), харьковский (ХАДИ), сибирский (СибАДИ) в г. Омске, ташкентский (ТАДИ) и в г. Усть-Каменогорске.

В них одновременно занимается около 40 тысяч студентов, работает почти 3,5 тысячи преподавателей, среди которых более 150 профессоров и докторов наук, около 1500 кандидатов наук и доцентов. В общей сложности дипломы об окончании этих вузов получило свыше 100 тысяч специалистов.

О становлении и развитии автомобильно-дорожного образования в СССР, вкладе ученых вузов в автомобилизацию, в научно-технический прогресс рассказали многочисленные экспонаты выставки. На ее открытии выступили заместитель министра высшего и среднего специального образования СССР Н. С. Егоров, заместитель министра автомобильного транспорта РСФСР А. Ф. Петров, заместитель министра автомобильных дорог РСФСР Г. Н. Бородин, ректор МАДИ доктор технических наук профессор Л. Л. Афанасьев.

Посетители осматривают юбилейную выставку. На переднем плане — рекордно-гоночный электромобиль, построенный в Харьковском автомобильно-дорожном институте.

Фото В. Князева



XXVI В ИСПОЛНЕНИИ

В ПЕРВЫЙ ГОД ОДИННАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКИ — 40 ТЫСЯЧ НОВЫХ МАШИН, КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ, ЭКОНОМИЧНЫХ, С СОВРЕМЕННЫМИ ФОРМАМИ И ИНТЕРЬЕРОМ

Свое 50-летие наш завод отметил началом производства новой модификации «Москвича». Эта машина предназначена прежде всего для удовлетворения экспортного рынка, где продукция АЗЛК всегда пользовалась высокой репутацией.

Новый автомобиль — «Москвич—2140 СЛ» — представляет собой модификацию «Люкс» базовой модели. По составляющим частям он унифицирован с ней на 94%, благодаря чему удешевляются производство и ремонт автомобиля. Он сохранил от «Москвича—2140» высоконадежный двигатель, современной конструкции сцепление диафрагменного типа, а также соответствующую международным требованиям тормозную систему, травмобезопасную рулевую колонку, совершенную трехступенчатую систему глушения выпуска и прочный несущий кузов.

Учитывая нынешние требования к автомобилю, связанные с экономией топлива, наш завод применил на новой машине карбюратор «Озон» производства ДААЗ, современный прерыватель-распределитель Р147, выпускаемый по лицензии «Бош», которые обеспечивают более экономичную работу двигателя.

В немалой степени способствуют снижению эксплуатационного расхода топлива новые шины МИ-166 радиального типа, освоенные московским шинным заводом, а также уменьшенное с 4,22 до 3,89 передаточное число главной передачи. В частности, последнее изменение позволило снизить расход топлива (в диапазоне скоростей от 40 до 140 км/ч) на 0,5 л/100 км без потери динамических качеств. Кроме того, уменьшенное передаточное число главной передачи способствует снижению износа двигателя, поскольку он на километр пробега теперь совершает меньше, чем прежде, оборотов.

Одновременно увеличена долговечность ряда узлов. В частности, существенно повышены эффективность и срок службы синхронизаторов коробки передач, а также срок службы шестерен в коробке передач и деталей дифференциала.

Завод улучшил герметичность коробки передач и заднего моста благодаря применению сальников новой конструкции из фторкаучука.

Основные внешние отличия новой модификации от базовой модели заключаются в изменении интерьера, передней и задней частей кузова на основе современного стиля. Среди этих отличий прежде всего назову передний и задний буфера, впервые в практике отечественного автомобилестроения изготовленные из пластмассы (поликарбонат типа «лексан»). В декоративных элементах большую роль играют детали с темным матовым покрытием, придающие всему внешнему облику автомобиля индивидуальность. Мы изменили рисунок облицовки радиатора, выполнив ее из черного пластика с отделкой декоративной пленкой, имитирующей светлое хромированное покрытие. Из темной пластмассы изготовлены вставки колес, хорошо гармонирующие с хромированными глухими колесными гайками. Традиционных колпаков нет.

Элементы наружных дверных ручек, оба корпуса наружных зеркал, рамки дверей получили черное покрытие. Уплотнители лобового и заднего стекол теперь снабжены декоративным пластмассовым кантом. Графически новое внешнее оформление кузова подчеркивают также молдинги на боковинах. Кроме того, введены отличительные объемные надписи: «АЗЛК» — на облицовке радиатора, «СЛ» и «Москвич—1,5» — на крышке багажника, «СЛ» — на передних крыльях. Сделанные латинскими буквами, они подчеркивают экспортное назначение этой модификации.

Изменения коснулись и наружных светотехнических приборов, среди которых встроенные в передний буфер пластмассовые подфарники с секциями указателей поворота, задние многосекционные фонари, имеющие не только увеличенную по сравнению с базовой моделью поверхность рассеивателей, но и секцию для освещения дороги при движении задним ходом.

Полностью оригинально у «Москвича—2140 СЛ» оформление салона. Тон ему задает совершенно иная, чем у базовой модели, по архитектурному решению панель приборов. Вместе с консолью, составляющей с ней единое целое, измененными обивкой и арматурой дверей, фасоном и материалом обивки сидений, ковровым (из материала «малимо») покрытием пола она создает образ совершенно нового, современного и более просторного интерьера.

Повышение надежности механизмов автомобиля позволило сократить количество приборов и заменить их сигнальными лампами. Существенно изменена графика циферблатов, а сами приборы и сигнализаторы сгруппированы по зонам в соответствии с современными тенденциями. Все приборы, кнопки и рычаги, окрашенные в черный цвет, четко выделяются на панели. В комбинацию приборов входят дигитальные (с цифровой, а не стрелочной индикацией) электронные часы с тремя программами: время, календарь, секундомер. Такое оборудование впервые нашло применение на отечественном легковом автомобиле массового производства. Кроме электронных часов машина комплектуется новым приемником модели А-275 с диапазоном УКВ.

В панели приборов намного увеличено полезное пространство для хранения мелких вещей. Она выполнена в двух цветах — сером и бежевом, гармонирующих с отделкой салона.

Рулевое колесо сохранило прежний наружный диаметр (380 мм), но получило новый, более чувствительный, включатель сигнала и эластичную облицовку обода из интегрального пенополиуретана (кстати, тоже впервые в отечественном автомобилестроении). Новая конфигурация придана наконечнику рычага переключения передач. Поверхность наконечника, как и чехла на входе рычага в коробку передач, имеет тиснение, имитирующее кожу. Под рулевым колесом установлен трехрычажный переключатель для управления световыми приборами, омывателем и очистителем стекла.

Совершенней стала система вентиляции и отопления кузова. В частности, в отопителе предусмотрен поток жидкости по схеме «снизу—вверх». Улучшение вентиляции позволило отказаться от архаичного уже элемента — поворотной форточки в передней двери, что ко всему прочему снизило шум в салоне.

Безопасности и комфортабельности служат наружные зеркала заднего вида, смонтированные на передних дверях и управляемые из салона машины, а также новые подголовники передних сидений.

Сами передние сиденья теперь имеют механизм бесступенчатого регулирования по углу наклона спинки. Обивка у всех — из синтетической ткани типа «велюр».

Оформление интерьера автомобиля дополняют новая по фасону обивка и пластмассовые травмобезопасные ручки дверей, пластмассовые поручни, синтетические ковры на полу.

Дальнейшему повышению безопасности, которая всегда была одним из достоинств «москвичей», служат инерционные ремни на передних сиденьях и обогреваемое током заднее стекло.

Таким образом, в автомобиле «Москвич—2140 СЛ» реализован широкий комплекс мер, направленных на повышение ряда основных параметров, в частности на улучшение комфортабельности, отделки, экономичности, безопасности, повышение ресурса, снижение уровня шума. Выпуск этой модели в 1981 году составит около 40 тысяч, причем ряд комплектующих изделий станет поступать из СФРЮ, ГДР и других стран. Появление на экспортном и внутреннем рынках автомобилей новой модификации будет способствовать дальнейшему упрочению репутации марки «Москвич».

В. ЯКОВЛЕВ,
заместитель главного конструктора АЗЛК

«ЛЮКС»







У «Москвича—2140 СЛ» обогреваемое током заднее стекло, новые задние фонари, колеса без традиционных колпаков.

Новый рисунок обивки дверей, напольные ковры, измененная обивка сидений, а главное, передние сиденья с бесступенчатым регулированием угла наклона заметно изменили интерьер машины.

По-современному решена панель приборов, составляющая органическое целое с консолью.

Новые буфер, облицовка радиатора, молдинг на боковине сообщили модификации «Люкс» характерные черты.

Фото Б. Басса



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные. Число мест — 4—5. Полезная нагрузка — 400 кг. Масса буксируемого прицепа: 600 кг с тормозами и 300 кг без тормозов. Объем багажника — 0,325 м³. Запас топлива — 46 л. Снаряженная масса — 1080 кг.

Размеры. Длина — 4250 мм. Ширина — 1550 мм. Высота (без нагрузки) — 1480 мм. Наименьший дорожный просвет — 165 мм. База — 2400 мм. Колея — 1270 мм. Наименьший радиус поворота по колесу — 5,25 м.

Эксплуатационные параметры. Максимальная скорость: с полной нагрузкой — 140 км/ч, с водителем и пассажиром — 142 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч: с полной нагрузкой — 20 с, с водителем и пассажиром — 19 с. Контрольный расход топлива, л/100 км: при скорости 90 км/ч — 7,9, при 120 км/ч — 10,5, при езде по городскому циклу — 11,4. Уровень внешнего шума, создаваемого автомобилем, — 80 дБ (А).

Двигатель. Число цилиндров — 4. Рабочий объем — 1478 см³. Степень сжатия — 8,8. Топливо — бензин АИ-93. Мощность — 75 л. с. при 5800 об/мин. Максимальный крутящий момент — 11,4 кгс. м при 3400 об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — однодисковое диафрагменное. Коробка передач — четырехступенчатая с синхронизаторами на четырех передачах. Главная передача — гипоидная. Передаточное число главной передачи — 3,89. Шины — 165/80 R—13.

Управление. Рулевое — с травмобезопасной колонкой и механизмом типа «червяк и ролик». Число оборотов вала руля от упора до упора — 4,5. Тормоза — с раздельным гидравлическим приводом и автоматической регулировкой зазора, дисковые (диаметр 251 мм) — впереди и барабанные (диаметр 230 мм) — сзади.

Подвеска колес. Независимая пружинная спереди и зависимая рессорная сзади. Телескопические гидравлические амортизаторы.

Кузов. Цельнометаллический, несущий, четырехдверный.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

ВАШ БОРТОВОЙ

Автомобиль существенно меняет образ жизни семьи и ее финансовый баланс. Чтобы машину (да и мотоцикл или мотороллер) использовать наиболее эффективно, в соответствии со своими потребностями и, что не менее важно, возможностями, полезно знать ее техническое состояние, сроки профилактического ремонта и предстоящие в связи с этим расходы. Наконец, важно своевременно уяснить для себя, что пришла пора расстаться со своим механическим помощником, когда расходы на его содержание начнут превышать выделенные для этого семейные отчисления. Во всем этом неоценимую помощь оказывает бортовой журнал (БЖ), который мы рекомендуем завести не только тем, кто обслуживает машину своими руками, но и тем, кто пользуется услугами СТО: с его помощью вам не придется в раздумье чесать затылок, чтобы ответить мастеру на вопрос», «ест» или не «ест» автомобиль бензин и масло, когда последний раз меняли свечи и т. п.

К тому же ведение БЖ — увлекательное занятие. Оно приучает к известной систематизации, аккуратности по отношению к автомобилю, позволяет накопить материал по эксплуатации, весьма полезный и для себя, и для коллег-автолюбителей.

Как говорят наши постоянные авторы инженеры О. В. ЯРЕМЕНКО и Л. С. ЛЮБАВИНА, методом проб и ошибок им удалось отработать довольно удобную форму БЖ, о которой они расскажут здесь.

Для бортового журнала лучше всего подходит записная книжка на 100—120 листов размером в половину ученической тетради в прочном немарком переплете.

На первой странице мы предусмотрительно пишем: «Утерянную записную книжку просим вернуть по адресу... в обмен на интересную беседу за чашкой чая». Здесь же домашний телефон. На следующей странице — телефоны и адреса, которые могут понадобиться в связи с автомобилем: техпомощи, автомагазинов, ГАИ, СТО (или «дяди Васи»), гаража или автостоянки, АЗС, местного совета ВДОАМ и другие. Чтобы записи жили дольше, делаем их шариковой ручкой. Удобнее, если они будут двух цветов — красного и какого-нибудь темного, но об этом позже.

Практика показывает, что строить БЖ по календарному принципу, как дневник, неудобно: больше половины его будет пустовать. Ведь основная мера жизни автомобиля — пройденные километры, а поэтому целесообразнее взять за основу их.

В БЖ должны быть, на наш взгляд, следующие (отнюдь не одинаковые по объему) разделы: памятка-дневник и заправки; расход эксплуатационных материалов; шины; аккумулятор; ТО; неисправности и ремонты; техническое состояние; запчасти и принадлежности; ДТП и нарушения правил движения; расходы.

ОБРАЗЕЦ 1

1 Памятка - дневник	Заправки					
	Дата	Пробег, км	Марка	Скол-ко	Стоим. руб.	Где
Декабрь 1979 г Поставил на зиму 03.12.79 Пробег 52126 Наездил в 79 г - 22050	01 03	52010 52126	А-76 —"—	30 (20)/2	4,5 т	Кусковская N 86
1980 г Март Расконсервировал 15.03 2.3-4 4-4 5-17 v Купить полироль v Отдать Игорю выпрямитель v Проверить тяговое реле. 5-18 29,30 Поездка в Дмитров и Дубну Ночевка в Дубне	20 26 29	52525 52860 53140	А-76 —"— А-72	(40) 30 30	т т 4,4	Кусковская —"— Икша

ОБРАЗЕЦ 2

2.1 Моторное масло

№ п.п.	Дата	Пробег тыс. км	Марка	Сколько, л				Примечание
				куплено	залито	слито	осталось	
7	10.11.79	52	АС-8		4,5	4,0	4	
8	10.05.80		МС-20	10			10	
			ВНИИ-НП-ФД	5			5	4,5 +0,5 = 5,0
9	30.04	54	АС-8		0,5		3,5	
10	15.05	56	АС-8			4,2		−4,2 = 0,8
			ВНИИ НП-ФД		2,5	2,5	2,5	Для промывки

ОБРАЗЕЦ 3

3. Шины

№ п.п.	Дата	Пробег тыс. км	№ шины	Пробег шины тыс. км	Где стоит	Глубина канавки, мм			Характер износа и примечания
						слева	в центре	справа	
5	03.09	14,2	5	0	л. п.	9			Из-за прокола 1-ой поставил запаску
			2	14.2	п. п.	6	5,5	5	
			3	—"—	л. з.	7	6	7	
			4	—"—	п. з.	7	6	7	
			1	—"—	з	6,5	6	6,5	

ОБРАЗЕЦ 4

4. Аккумулятор

№ п.п.	Дата	Пробег тыс. км.	Операция	Емкость А-ч	Плотность электролита после операции / № банки		Примечание
					макс.	миним.	
8	03.12	86	Контр.-трен. цикл; выравнивание плотности	39	1,23	1,23	Оставил на зиму в автомобиле

ОБРАЗЕЦ 5

5. ТО

№ п.п.	Дата	Пробег, тыс. км	Операция
20	09.04.78	61,2	Отрегулировал клапаны
21	30.06	63,8	ТО-2 без регулировки клапанов и смены смазки в ступицах пер. колес.
22	06.07		Покрыл кузов „Автоглобо" и отполировал
23	01.0[illegible]		Сделал на СТО антикоррозионное покрытие днища

ОБРАЗЕЦ 6

6. Неисправности и ремонт

№ п.п.	Дата	Пробег тыс. км	Признак	В чем оказалось дело	Как устранена	Результат
6	23.03.79	83	На холостом ходу „троит". Давление во втором цилиндре 0,4 МПа (в других — 0,6 МПа).	Прогорел выпускной клапан второго цилиндра	Вместо прогоревшего поставил клапан от „М-407", а также новую прокладку головки блока.	Давление во всех цилиндрах 0,61-0,62 МПа. Двигатель работает нормально.

ЖУРНАЛ

Памятка-дневник и заправки (топливом). Это — самый емкий раздел, на который следует отвести от 2/3 до 3/4 журнала, чтобы одной книжки хватило на весь срок службы автомобиля. Пример заполнения разворота БЖ в этом разделе мы приводим (образец 1). На левой, четной странице красным цветом пишете то, что нужно сделать в ближайшее время, темным — все остальное: характер эксплуатации, маршруты путешествий, а коды записей, сделанных в других разделах, лучше всего писать красным «шариком». Код образуется из номера таблицы и порядкового номера записи в ней. Коды — обязательно, а заметки — желательно писать против соответствующих заправок, которые вы будете отмечать на правых страницах разворота книжки. Такое сведение в одно место кодов записей, сделанных во всех разделах БЖ, легко позволяет установить последовательность всех действий и событий, так как они будут привязаны к времени, пробегу и месту.

Название граф на правой странице особых пояснений не требует. Отметим только следующее: если при заправке часть бензина налить в бак, а часть в канистру, пишете общее количество полученного бензина, а через дробь — количество бензина, залитого в канистру. При заправке бака из канистры количество бензина пишете в знаменателе и обводите его квадратом. Если бак залит «под пробку», то количество топлива обводите кружком.

Графу «стоимость» целесообразно вводить только для учета заправок за наличный расчет там, где АЗС оборудованы специальными колонками со счетчиками рублей и литров.

Можно ввести еще одну графу — характер дорог, на которых автомобиль эксплуатировался между заправками, обозначая их, к примеру, так: Г — город, Ш — шоссе, П — проселок, С — смешанные и т. п. Однако мы эту графу исключили: ездим преимущественно по городу и по шоссе, и при этом расход топлива примерно одинаков: в городе он увеличивается из-за «неравномерности» движения и большего времени работы на холостом ходу, а на шоссе — вследствие движения с повышенной скоростью. Но обязательно отмечайте период эксплуатации автомобиля с верхним багажником.

Расход эксплуатационных материалов. Львиную долю этого раздела займет таблица 2.1 «Моторное масло» (образец 2). На нее отведите пять-шесть разворотов книжки. В примечании к этой таблице можно записать обстоятельства непредусмотренной потери масла. По расходу масла можно судить о состоянии двигателя, прогнозировать его ресурс до капитального ремонта. В этом же разделе отведите по аналогичному развороту на таблицы 2.2 «Трансмиссионное масло», 2.3 «Тормозная жидкость», 2.4 «Охлаждающая жидкость», 2.5 «Дистиллированная вода и электролит» и 2.6 «Автокосметика и консерванты» (последняя таблица займет три-четыре разворота).

Шины. После бензина — основная статья эксплуатационных расходов. Характер и скорость износа шин позволяют судить о состоянии подвески и рулевого управления. Ведение раздела (см. образец 3) начинают с присвоения каждой шине своего порядкового номера, против него пишут заводской. Со своим порядковым номером шина будет «жить» в БЖ до момента сдачи в ремонт или утиль. Записи в таблице делают в трех случаях: через каждые 10 тысяч километров пробега, когда колеса меняют местами, при проколах и замене на запасное колесо и при замене на новое.

Аккумулятор. Учет работы аккумулятора позволит, например, избежать в середине отпускной поездки перехода от пуска двигателя стартером к заводке ручкой. Зная состояние аккумулятора, легче решить, оставлять ли его зимой в машине или он от старости быстро саморазрядится и весной придется ликвидировать последствия течи электролита из лопнувшей банки. Емкость аккумулятора определяют при контрольно-тренировочном цикле, который проводят весной и осенью. Таблица этого раздела показана на образце 4.

Техническое обслуживание (ТО). Для простой таблицы (образец 5) оставьте пять-шесть листов и заполняйте их подряд по мере выполнения операций обслуживания. Если проводят ТО в полном объеме, предусмотренном руководством по эксплуатации или сервисной книжкой, то отдельные операции не перечисляют, а просто указывают вид ТО или номер талона. Отдельно отмечают отступления и работы, проводимые независимо от пробега автомобиля, — уборку, мойку, очистку, полировку, консервацию (эти записи лучше делать красным цветом). Число проведенных моек, например, позволит определить, когда следует обновить защитное покрытие на кузове.

Если необходимость в обслуживании возникает из-за появления неисправности, то оно отмечается в следующем разделе.

Неисправности и ремонты. Таблица (образец 6) не требует особых комментариев. Укажем только, что графу «результат» заполняют, если неисправность носит непрерывный характер и по устранении требует проверки. Это может быть повышенный расход топлива, выкипание электролита, плохой накат и т. п.

Техническое состояние. Наиболее интересный раздел, непосредственно характеризующий автомобиль. Рекомендуем заполнять его в начале сезона, когда установится теплая сухая погода. Для заполнения потребуется обработать собранные в БЖ данные прошлого года и провести дополнительно испытания машины.

Расчетные данные определяют в конце сезона, включая сюда средний расход бензина в литрах на 100 километров, расход («угар») масла в граммах на 100 километров, удельный износ покрышек на каждом из колес в миллиметрах на 10 000 километров пробега.

Из экспериментальных данных, которые можно получить при удобном случае, рекомендуем следующие: время разгона до 60 и 90 км/ч; контрольный расход бензина; запас хода (на сколько хватает бака); выбег (или накат). Как получить эти сведения, мы можем рассказать в дальнейшем.

Запчасти и принадлежности. Таблица этого раздела состоит из трех граф. В левой пишут то, что нужно купить. Когда изделие приобретено, заполняют среднюю графу, в которой отмечают, где его хранят (в багажнике, дома, в гараже) и в чем оно упаковано. В правой — пишут, как и когда деталь или приспособление употребили.

ДТП и нарушения правил движения. Рука не поднимается давать какие-нибудь рекомендации по этому разделу. Хорошо бы, конечно, обойтись вообще без него. Но, к сожалению, мы не знаем водителей, которым не приходилось бы объясняться с инспектором ГАИ. Вопрос же о том, сколько страниц отвести для данного раздела, решайте в соответствии с оценкой своего водительского мастерства и желанием честно и беспристрастно напомнить себе об ошибках.

Расходы. В этом разделе можно писать все расходы подряд (кроме затрат на бензин, приобретенный за наличный расчет), но лучше, удобней для анализа раздел разбить по следующим статьям расходов: талоны на бензин; эксплуатационные материалы; ТО, проводимые на СТО; ремонты, включая приобретенные в связи с ремонтом запчасти; запчасти, приобретаемые впрок, и автопринадлежности; прочие расходы — налоги, страховка, оплата стоянки или гаража, штрафы, взносы ВДОАМ и другие.

На последней странице БЖ можно поместить справочные данные: номера двигателя, шасси, кузова, серию и номер техпаспорта, водительских прав (не дай бог — потеряются), даты техосмотров.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СИСТЕМА СИГНАЛИЗАЦИИ

Движение в потоке транспорта немыслимо без своевременного информирования его участников о предполагаемых маневрах или аварийном состоянии автомобиля. Этому служит система сигнализации, которую относят к средствам активной безопасности. Она состоит из фонарей указателей поворота, стоп-сигнала, ламп в торцах передних дверей (ВАЗ—2103 и «2106»), предупреждающих об увеличении габарита машины, звуковых сигналов и соответствующих приборов, обеспечивающих работу системы.

Признаки, причины и способы устранения неисправностей мы приведем для «Москвича—2140», ЗАЗ—968 и «жигулей», а схемы системы сигнализации — только автомобилей АЗЛК и ЗАЗ. Схемы машин Волжского автозавода будут напечатаны в мартовском номере журнала. Автор материала — инженер В. А. ХАЛИН.

Звуковые сигналы

На автомобилях «Москвич—2140», ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106 по два сигнала: С308 низкого тона и С309 высокого тона звучания; автомобили ВАЗ—21011 оснащены также двумя сигналами разного тона звучания, но несколько иной конструкции, у «Запорожца» один сигнал. На моделях «2140», «2103» и «2106» сигналы подключены через реле типа РС528, на остальных — напрямую от включателя.

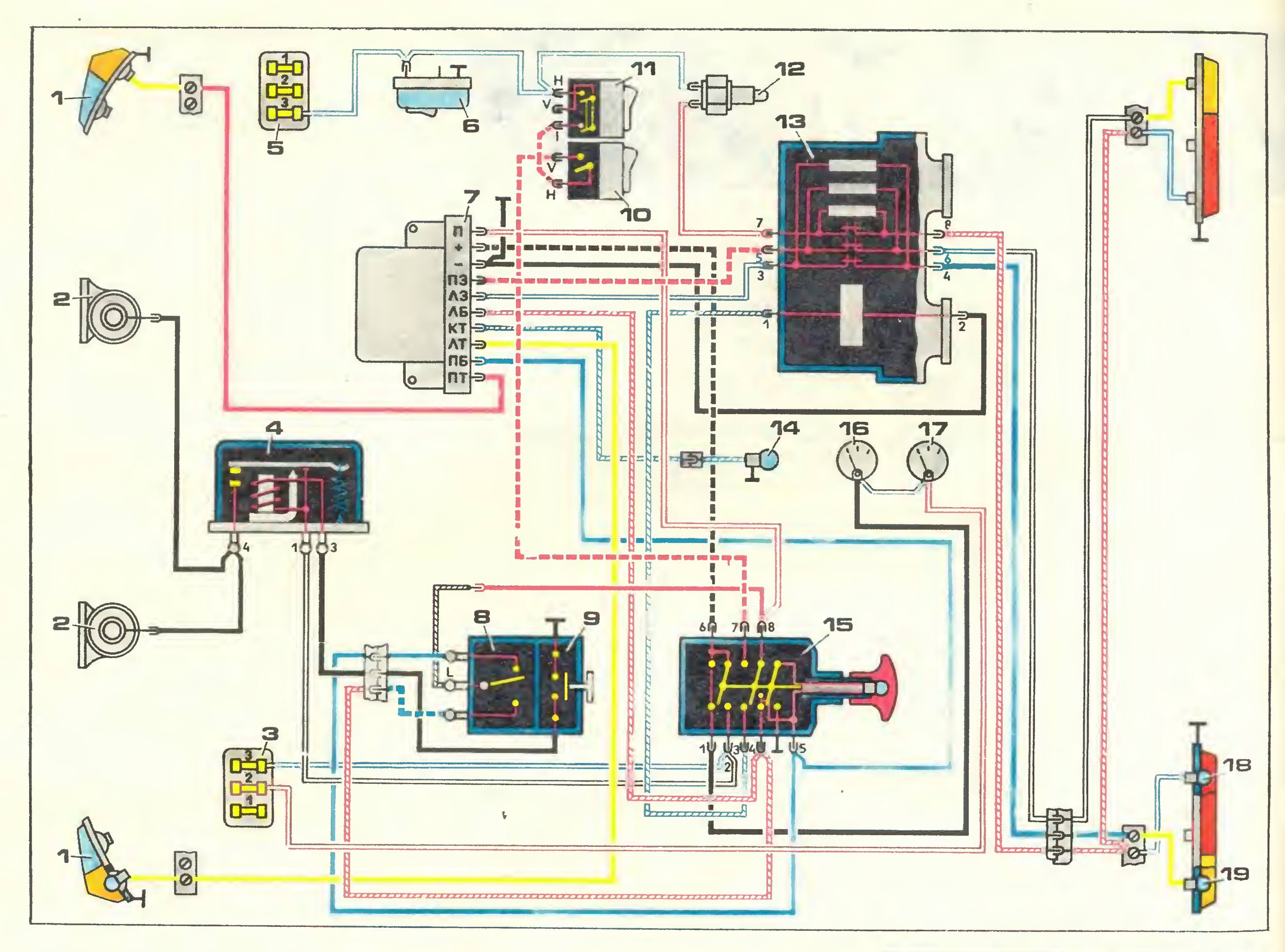
1. Снизилась сила звука, появились хрипы у одного или двух сигналов.

Сигналы разрегулированы. Вращать регулировочный винт соответствующего сигнала до получения чистого и громкого звука.

У «Москвича—2140» (обычно после длительной эксплуатации) сигналы забиты снегом или грязью. Сигналы разобрать. Промыть их пластмассовые детали водой и просушить. Собрать, установить на автомобиль и отрегулировать.

2. Не работает один сигнал.

Соскочил провод с клеммы сигнала.



Обжать наконечник на проводе и поставить провод на место.

У моделей «2140», «2103» и «2106» плохой контакт сигнала с кронштейном кузова. Снять сигнал, зачистить места контакта с «массой» и установить на место.

Если причина не в этом, сигнал разобрать. Здесь возможны два случая: перегорела обмотка (сигнал заменить) или залипли контакты в сигнале, которые достаточно зачистить.

3. Сигналы не работают.

У «жигулей» при этом не действуют плафоны внутреннего освещения салона, переносная лампа, прикуриватель, сигналы «стоп», на моделях «2103» и «2106» — также фонари в торцах передних дверей и часы. У «Москвича» не горит подкапотная лампа, у «Запорожца» не действуют сигналы «стоп» и плафон освещения салона.

У «жигулей» перегорел или выпал из держателей предохранитель № 1 (16 А). У «Москвича» перегорел предохранитель № 3 (10 А) в блоке предохранителей, расположенном на правом брызговике под капотом. У «Запорожца» перегорел предохранитель № 3.

У «жигулей» выпавший предохранитель поставить на место, немного подогнув перед этим лапки его крепления, сгоревший предохранитель заменить исправным соответствующего номинала. У «Москвича» и «Запорожца» восстановить проволоку, воспользовавшись имеющимся ее запасом на предохранителе. Если он исчерпан — для «Москвича» проволоку можно взять с любого другого предохранителя из этого блока или с предохранителя № 2 другого блока, для «Запорожца» — с любого другого предохранителя. Все они рассчитаны на одинаковый ток — 10 А.

Нарушен контакт в цепи. Пользуясь схемами, проверить соответствующие провода. Ослабевшие соединения подтянуть, окислившиеся наконечники зачистить.

У ВАЗ—2103, ВАЗ—2106 и «Москвича—2140» не работает реле включения сигналов РС528. Чтобы убедиться в этом, перемкните между собой клеммы «1» и «4» реле (ориентироваться можно по цветам проводов). Если реле неисправно, сигналы включатся без нажатия клавиш. Неисправное реле заменить.

У «Москвича—2140» повреждено контактное кольцо на рулевом колесе. Снять рулевое колесо. Если оно старой конструкции — с тонкими спицами (без ребер жесткости), то при этом обязательно пользоваться съемником. Если рулевое колесо последнего выпуска — с усиленными спицами, отпустите на несколько оборотов гайку его крепления на валу и, взявшись руками за обод в местах соединения со спицами, отделите руль от вала, раскачивая его из стороны в сторону и подавая колесо на себя. Приклепайте новое контактное кольцо или замените рулевое колесо в сборе.

У «Москвича—2140», всех «жигулей» изношен контактный лепесток в переключателе света фар. Заменить переключатель.

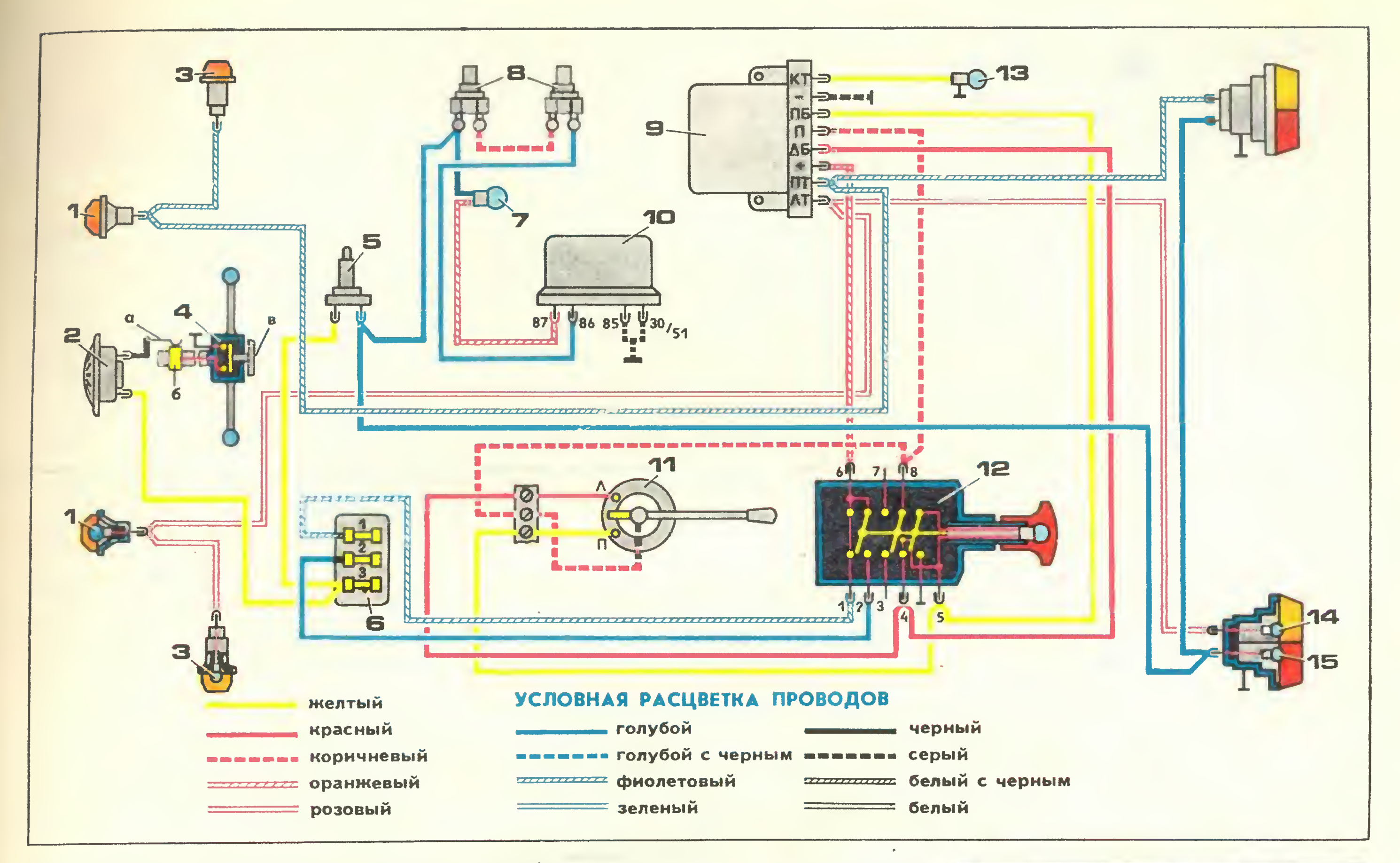
«Москвич—2140»

1 — передний фонарь с указателем поворота; 2 — звуковой сигнал; 3 — левый блок предохранителей; 4 — реле звуковых сигналов; 5 — правый блок предохранителей; 6 — правый плафон освещения салона; 7 — реле-прерыватель указателей поворота; 8 — переключатель указателей поворота; 9 — включатель звукового сигнала; 10 — включатель освещения шкал приборов; 11 — включатель наружного освещения; 12 — дверной включатель плафонов; 13 — реле режимов работы световой сигнализации задних фонарей; 14 — контрольная лампа указателей поворота; 15 — включатель аварийной сигнализации; 16 — указатель уровня топлива; 17 — амперметр; 18 — лампа стоп-сигнала; 19 — лампа указателя поворота.

Указатели поворота и аварийная сигнализация

1. При включении сигнала поворота лампы фонарей горят постоянно.

Неисправен реле-прерыватель указателей поворота. Реле снять с автомобиля и разобрать. Если контакты реле замкнуты, разъединить их и зачистить.



Если контакты разомкнуты, реле заменить.

2. При включении сигнала поворота лампы фонарей не горят.

При этом у всех рассматриваемых автомобилей не работают контрольно-измерительные приборы и некоторые другие потребители. Перегорели предохранители: у «жигулей» — № 9 (8 А), у «Москвича» — № 2 (10 А) из блока на левом брызговике, у «Запорожца» — № 1 (10 А).

Предохранители восстановить или заменить, как указано выше.

У «Москвича» и «Запорожца» залипли контакты реле-прерывателя.

Включить на несколько секунд аварийную сигнализацию. Если работа реле не восстановилась, разобрать его и аккуратно зачистить контакты.

Вышел из строя реле-прерыватель.

Чтобы убедиться в этом, на «жигулях» соединить перемычкой клеммы «+» и «L» реле при включенных зажигании и переключателе. Если реле-прерыватель неисправен, лампы фонарей загорятся.

Реле «Москвича» и «Запорожца» трудно подвергнуть элементарной проверке в домашних условиях из-за более сложного устройства. Поэтому определять его работоспособность лучше при помощи заведомо исправного (например, заимствованного с другого автомобиля) реле.

Неисправное реле заменить.

3. Не горит один из фонарей указателей поворота.

Перегорела лампа. Заменить ее.

4. Не горит контрольная лампа при работающих указателях поворота.

(Заметим, что контрольная лампа не только напоминает водителю о включенном сигнале, но и говорит о том, работают ли лампы указателей поворота. Если она не горит при включенном указателе поворота у «Москвича» и «Запорожца» или изменилась частота ее мигания у «жигулей» — значит не действует лампа в одном из фонарей.)

Повреждение в цепи «реле-прерыватель указателей поворота — контрольная лампа». Проверить цепь по схеме, повреждение устранить.

У «Москвича» последнего выпуска (с реле РС950Е) в результате замыкания на «массу» в цепи «реле — контрольная лампа» вышел из строя транзистор в электронной схеме реле. Это обычно происходит из-за разъединения проводов в колодке под панелью приборов.

5. У «жигулей» и «Москвича» после завершения поворота фонари не выключаются автоматически.

Неправильно установлено рулевое колесо. Демонтировать его и установить так, чтобы два штифта вращающегося пластмассового кольца в верхней части переключателя указателей поворота вошли между штырями на ступице рулевого колеса.

6. У «Москвича—2140» при включении габаритных огней яркость света задних фонарей указателей поворота не уменьшается.

Вышло из строя реле переключения режимов, расположенное справа под панелью приборов. Заменить его.

7. У «Москвича» и «Запорожца» не работает аварийная сигнализация.

Если указатели поворота работают: у «Запорожца» вышел из строя предохранитель № 2, у «Москвича» — № 3 на левом брызговике. Восстановить предохранитель.

Если указатели поворота не работают — вышел из строя реле-прерыватель. Реле заменить.

«Запорожец» ЗАЗ—968А

1 — передний фонарь указателя поворота; 2 — звуковой сигнал; 3 — боковой повторитель указателя поворота; 4 — переключатель света фар (а — лепесток, б — кольцо, в — включатель звукового сигнала); 5 — включатель стоп-сигнала; 6 — блок предохранителей; 7 — контрольная лампа аварийной сигнализации о неисправности тормозов; 8 — включатель аварийной сигнализации о неисправности тормозов; 9 — реле-прерыватель указателей поворота; 10 — реле аварийной сигнализации о неисправности тормозов; 11 — включатель звукового сигнала; 12 — включатель аварийной сигнализации; 13 — контрольная лампа указателей поворота; 14 — лампа указателя поворота; 15 — лампа стоп-сигнала.

Стоп-сигналы

1. Перегорел предохранитель.

У «жигулей» — № 1 (16 А), у «Запорожца» — № 3 (10 А), у «Москвича» — № 3 на правом брызговике под капотом. Восстановить предохранитель.

2. Неисправен включатель стоп-сигнала.

Для проверки перемкнуть подходящие к нему провода. Если лампы «стоп» загорелись, включатель заменить (у «жигулей» и «Запорожца» установлены одинаковые включатели стоп-сигнала ВК-412, а ВК-415 от «Москвича» взаимозаменяем с включателем фонаря заднего хода ВАЗ—2103).

3. Не горит один фонарь стоп-сигнала.

Перегорела лампа фонаря. Заменить ее.

4. У «Москвича—2140» при включении габаритных огней яркость света стоп-сигналов не уменьшается.

Вышло из строя реле переключения режимов. Заменить его.

Художник А. Синельников

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

ДВА ПИШЕМ,

- ДОСРОЧНАЯ ПОБЕДА СОВЕТСКИХ РАЛЛИСТОВ
- КУБОК ДРУЖБЫ ОСТАЛСЯ В МОСКВЕ
- ОБИДНАЯ ОСЕЧКА ВИТАЛИЯ БОГАТЫРЕВА
- АВТОМОБИЛИ ТРЕБУЮТ «НАСТРОЙКИ»

Любители автомобильных соревнований, которые следили за выступлениями советских гонщиков в традиционных розыгрышах кубков дружбы, уже знают, что очередных побед добились наши картингисты (об этом было рассказано в декабрьском номере «За рулем», 1980) и раллисты. В кольцевых автогонках результаты скромнее: на легковых автомобилях класса А2-1300 см³ вторые места в командном и личном (В. Богатырев) зачетах, а на гоночных класса Б8-1300 см³ — лишь командное третье.

В целом итоги, по оценке специалистов, удовлетворительны, если иметь в виду, что и раллисты, и картингисты не прошли победным маршем по этапам кубков, всюду борьба шла очко в очко, и лишь выдержка, самообладание, высокая ответственность наших дружных коллективов позволили им на финише опередить своих многоопытных соперников.

Каждый успех готовится задолго до старта. Этот период, как правило, не бывает безоблачным. Тренерам и гонщикам приходится сталкиваться с немалыми трудностями — организационными, техническими и многими другими. Наверное, не были исключениями тренировочные сборы и перед кубковыми встречами?

Это вопрос, который мы задали сегодняшним собеседникам — старшим тренерам Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР Эдуарду АЛЬБОЩИНУ и Юрию АНДРЕЕВУ, в недалеком прошлом одному из ведущих наших кольцевиков.

Э. АЛЬБОЩИН. Ранней весной мы собрались в Нальчике. Сюда прибыли все экипажи, готовившиеся к Кубку дружбы и этапам чемпионатов мира и Европы. Работа была проделана большая. По несколько раз в день гонщики проходили скоростные участки. Самые сложные из них записывали на видеомагнитофон. Спортсмены могли потом наглядно увидеть на экране собственные ошибки, ошибки своих товарищей. Практиковали мы (имею в виду еще двоих тренеров сборной А. Карамышева и Э. Цыганкова) и такую форму: менее опытных водителей и штурманов подсаживали к сильнейшим раллистам. К сожалению, на интенсивности сборов сказалось то, что здесь же, в Нальчике, через несколько дней должен был состояться первый этап чемпионата СССР. И как-то подсознательно гонщики тренировались с оглядкой на предстоящие соревнования.

Однако больше всего волновала техника. У нас было два так называемых сквозных экипажа, которым предстояло выступить в Кубке. Для первого из них, Н. Елизарова — С. Гогунова автомобиль готовился в бюро форсированных испытаний Волжского автозавода. Забегая вперед, скажу, что мы ожидали от этого бюро большего. Елизарову пришлось выступать, как правило, на автомобилях, которые использовались в прошлом сезоне. А на одно из соревнований завод прислал машину без единой запасной детали. И вообще с некоторых пор ВАЗ весьма неохотно помогает спортсменам сборной.

Самое хорошее впечатление оставил эстонский экипаж В. Ыунпуу — А. Тиммуск. Условия для подготовки автомобиля у них самые минимальные. Всю работу они выполнили в небольших мастерских межколхозстроя с помощью двух механиков. А результаты их выступлений и в Кубке и в первенствах страны и республики очень хорошие. Из других экипажей отмечу Э. Райде—Г. Валдека, которые готовили машину на одной из автобаз Таллина. Они стартовали лишь в двух этапах и оба раза заняли призовые места в абсолютном зачете, внеся весомый вклад в командную копилку. А вот производственный комбинат «Вихур» ЦК ДОСААФ Эстонии, на помощь которого мы особенно рассчитывали, оказался не на высоте. Сами работники комбината В. Соотс и Т. Путмакер, составившие еще один экипаж, с немалыми трудностями сумели подготовить автомобиль и выступить на двух этапах Кубка — в ВНР и ЧССР. Автозавод имени Ленинского комсомола был представлен в сборной лишь Я. Агишевым со штурманом В. Нейманом. Они стартовали в Кубке тоже по неполной программе, но особых забот с обеспечением у них не было. На двух этапах, я бы сказал, с блеском выступили братья Николай и Игорь Больших (ЗИЛ). Они очень много и целеустремленно работают над повышением своего мастерства, совершенствованием автомобиля. Привлекались на сборы также ижевцы В. Гольцов и С. Штин. А в целом помощь заводов команде раллистов в последние годы заметно ослабла. Это главная проблема, которую приходится решать при подготовке сборной к международным соревнованиям.

Ю. АНДРЕЕВ. Планы кольцевиков были составлены с учетом того, как мы выступали в Кубке дружбы—79. Осенью 1979 года провели тренировочные сборы, а зимой всем членам сбор-



Заезд (автомобили А2-1300) на трассе города Моста в ЧССР. В. Богатырев (его машина слева) ведет борьбу с П. Мюкке из ГДР и чехословацким гонщиком Л. Барешем (справа).

Фото И. Марчишена (ЧССР, журнал «Мотор»)

ОДИН В УМЕ

ной рекомендовано было выступать в трековых гонках. Весной мы перебрались в высокогорный Чегет, где провели оздоровительные занятия на лыжах, обследовали физическое состояние спортсменов. Это, на мой взгляд, много дало для подготовки к напряженному сезону.

Потом переехали в Тбилиси и после тренировок приняли участие в первом этапе чемпионата СССР. Члены сборной оказались явно сильнее остальных.

Но, к сожалению, и у нас перед розыгрышем Кубка возникли трудности, во многом аналогичные тем, о которых говорил Эдуард Альбощин. Таллинский опытный авторемонтный завод согласно договоренности должен был подготовить для сборной более совершенные гоночные автомобили «Эстония—20», у которых улучшены многие параметры по сравнению с предыдущей, 19-й моделью. «Двадцатка» имеет более короткую раму, у нее лучшая развесовка, применено реечное рулевое управление, изменена система охлаждения, увеличена емкость радиатора. Но доставлены были автомобили в последний момент, спортсмены даже не успели с ними поработать, привыкнуть к ним. К подготовке гоночных автомобилей приступил ленинградский завод производственного объединения ДОСААФ «Патриот». Этот факт сам по себе отраден, но ленинградцы еще не имеют опыта в создании столь сложной техники. За основу здесь взята «формула», сконструированная москвичом С. Гессом-де-Кальве. Естественно, выступать на новой машине в таком ответственном соревновании, как Кубок дружбы, было весьма рискованно. Однако пришлось. Дело в том, что перед этапом в ГДР повредили свои автомобили на чемпионате СССР Т. Напа и А. Медведченко. Так что иного выхода не было, как брать с собой неопробованную ленинградскую машину и «формулу» С. Гесса-де-Кальве. Обе они не дошли до финиша. У первой оказалась несовершенной система выхлопа, а у второй не выдержала коробка передач.

Несмотря на трудности, которые существуют сейчас с обеспечением сборной команды техникой, поиски все же идут. В этом отношении надо сказать об очень интересном автомобиле, созданном Р. Сарапом на таллинском опытном авторемонтном заводе. За основу он взял известный «Лотос». Это совершенно новая, оригинальная по конструкторским решениям машина. Сарап выступал на ней в Кубке по полной программе, но хороших результатов, к сожалению, не показал. Видимо, требуется доводка машины, хотя модель, повторяю, весьма перспективная. Это все о классе Б8.

Легковые автомобили А2 (1300 см^3) готовились в основном на ВАЗе. Претензий нет, пожалуй, лишь к заводскому гонщику В. Богатыреву, вдумчивому, не упускающему ни одной мелочи. Но вот парадокс: А. Григорьев, работник «АвтоВАЗтехобслуживания» в Москве, подготовил свою машину лучше, чем многие тольяттинцы. Видимо, завод здесь способен оказать бо́льшую помощь автоспорту.

Э. АЛЬБОЩИН. Наверное, довольно о трудностях. Вряд ли есть тренер, у которого перед выездом команды на соревнования все гладко. Главное — как пришли к финишу. А начало было для нас удачным. На первом этапе, в ГДР (здесь по традиции мы в последние годы выступаем успешно) наши В. Ыунпуу—А. Тиммуск, В. Соотс—Т. Путмакер, Н. Елизаров—С. Гогунов (все на «ладах—21011» с двигателем 1600 см^3) заняли соответственно второе, третье и пятое места, обеспечив командную победу. Основные соперники — раллисты ЧССР закончили дистанцию не в полном составе и зачета не получили. На следующем этапе, в Болгарии мы поставили целью увеличить отрыв. Тем более что появилась возможность включить в сборную освободившиеся экипажи С. Брундзы и К. Гирдаускаса. Но этим расчетам не суждено было сбыться. Брундза со штурманом А. Брумом (автомобиль готовился на экспериментальном участке вильнюсского авторемонтного завода) выступили просто здорово, а вот остальные экипажи сошли. Первое место здесь заняла команда ЧССР, которая сравнялась с нами по количеству очков.

Третий этап, в Румынии — и снова победа команды ЧССР. Правда, мы уступили ей всего очко, заняв второе место, главным образом усилиями Ыунпуу—Тиммуска и Райде—Валдека. Однако в ПНР снова на нашей улице праздник. Советская сборная была второй на финише и вышла в лидеры, поскольку наши основные соперники выступили неудачно. Пятый этап, Венгрия. Команда ЧССР предприняла отчаянную попытку сократить разрыв, и это ей удалось, но отыграно всего одно очко, так как мы здесь тоже были вторыми. Развязка наступила на соревнованиях в Чехословакии. Можно было предположить, что хозяева трассы пойдут ва-банк: такая тактика в родных стенах оправданна. Советские раллисты решили не рисковать и главной своей задачей поставили обеспечить приход на финиш хотя бы трех зачетных экипажей. Осторожность в данном случае взяла верх над риском. Чехословацкая сборная не получила зачета из-за сходов, а мы благодаря успешному выступлению экипажей братьев Больших и Райде—Валдек уверенно заняли первое место.

Перед последним этапом — ралли «Русская зима» отрыв нашей сборной от команды ГДР достиг 8 очков и от гонщиков ЧССР — 11. А поскольку за первое место на этапе начисляется 7 очков, вопрос о победителе стал ясен — сборная СССР вновь, на этот раз досрочно, выиграла почетный трофей. Хочется отметить сплоченность нашей команды, взаимовыручку, четкое выполнение тренерских заданий и, конечно, действия службы технической помощи. Даже различные поломки, а их было немало, не поколебали уверенности ребят в окончательном успехе.

Ю. АНДРЕЕВ. И мы удачно стартовали в Кубке. На киевской трассе «Чайка», где состоялся первый этап, наши кольцевики в классе А2-1300 выступили уверенно, обеспечив неплохой задел в очках. Что касается гоночных автомобилей, то шансов на успех у нас, если говорить откровенно, особых не было. Дальнейшие события, казалось, не могли изменить первоначальной расстановки сил. В ГДР мы вновь первые на легковых автомобилях и значительно уступили в классе Б8. Гроза разразилась на третьем этапе в ЧССР. Хотя здесь В. Богатырев финишировал третьим, товарищи его не поддержали: младший Богатырев, Михаил сошел с дистанции из-за отрыва шатуна, не добрался до финиша и А. Григорьев. Сборная ЧССР значительно приблизилась к нам. На этом наши беды не кончились. Вновь обидные сходы, и перед последним этапом в Болгарии мы опережали в классе А2 чехословацких соперников всего на два очка. Мизерное преимущество удержать не удалось, и опять-таки из-за схода двух участников. В итоге мы оказались в этом классе вторыми. В классе Б8 у нас третье место — после команд ЧССР и ГДР.

Очень напряженно, даже драматично развивалась борьба в личном зачете на легковых автомобилях. Безусловно лучший наш кольцевик В. Богатырев, отличный тактик, постоянно думающий в ходе гонки спортсмен, все время шел в лидерах. На последнем этапе ему достаточно было для общей победы финишировать вторым. Задача вполне реальная. Но на одном из кругов у его автомобиля отказал бензонасос. Он вернулся в парк, устранил неисправность и закончил заезд девятым. В итоге Виталий всего два очка проиграл М. Хержману (ЧССР) и занял общее второе место.

Говоря о сравнительно невысоких результатах советских кольцевиков в этих международных соревнованиях, следует упомянуть об очень серьезной подготовке к сезону наших соперников. Гонщики ЧССР и ГДР прибегли на этот раз к помощи одной западногерманской фирмы, специализирующейся на настройке серийных двигателей. Лишние 3—5 лошадиных сил, добытые благодаря доводке газораспределительного механизма, дали ощутимое преимущество нашим соперникам. К тому же мы испытываем острую нехватку современных шин, а помощь со стороны НИИШПа, который имеет неплохие образцы покрышек для кольцевых соревнований, пока задерживается.

Мы привели здесь сокращенную запись монологов двух тренеров. Монологов, не просто фиксирующих события, в том числе и обнадеживающие результаты, достигнутые в закончившемся сезоне, а свидетельствующих о большом желании укрепить позиции советских спортсменов на международной арене. А пока, суммируя победы наших автомобилистов в кубках дружбы, запишем два завоеванных трофея картингистам и раллистам, а один, как говорят, еще придется держать в уме.

Беседу записал Б. ЛОГИНОВ

ТАК ЕЗДЯТ

Наши новогодние интервью

Минувший год принес успехи спортсменам, фотографии которых вы видите на этих страницах. Владимир Гольцов из Ижевска завоевал очередную свою золотую медаль, выиграв первенство СССР по зимним трековым автогонкам. Известный гонщик из Тольятти Николай Елизаров стал чемпионом страны по авторалли. Москвич Николай Больших хорошо выступил во многих всесоюзных и международных соревнованиях, пополнив свою коллекцию спортивных трофеев. Эти успехи — достойная награда за их упорный труд, постоянный поиск в совершенствовании водительского мастерства.

Но одно дело спортивные трассы, другое — обычные дороги, повседневная езда. Для новогоднего номера «За рулем» наш корреспондент попросил этих мастеров высшего класса провести какое-то время в машине, не заботясь о секундах, из которых складывается победа в спорте, а в обстановке, знакомой каждому водителю.

Проселок то внезапно уходил вверх, поднимаясь над деревьями, то, сильно петляя, падал в седловину между холмами и снова начинал карабкаться по склону. Мы остановились на обочине и прислушались. Где-то вдалеке, на фоне тихого шелеста летнего леса, робко зародилось пенье спортивного двигателя. Голос его крепнул, нарастал с каждой секундой, подавляя все вокруг своей органной мощью. И хотя появление автомобиля не должно было быть неожиданным, он возник в повороте как-то вдруг, мгновенно сконцентрировав на себе внимание. Во всем — в том, как четко поставлена машина в стремительном броске, в ювелирности, с какой была выбрана траектория, в смелости и скорости движения — безошибочно угадывался стиль мастера. Промелькнувший бортовой номер автомобиля подтвердил это. За рулем — Николай Елизаров.

НИКОЛАЙ ЕЛИЗАРОВ. 31 год, водитель-испытатель в Управлении главного конструктора ВАЗа, мастер спорта международного класса. На вопрос, победу в каких соревнованиях считает наибольшим достижением для себя на сегодня, он ответил: «Первое место в классе и девятое в абсолютном зачете на этапе чемпионата мира 1979 года по ралли в Греции». Для читателей напомним: подробно о ралли «Акрополис» рассказано в февральском номере «За рулем» 1980 года.

Сразу же после вручения Елизарову награды за первое место на втором этапе чемпионата СССР мы сели в его тренировочный автомобиль и долго разговаривали, кружа по улицам Риги.

— Николай, вас знают как отличного раллиста, но сегодня давайте уйдем от спортивной темы, насколько это возможно, и поговорим о принципах и стиле езды вне спорта, когда вы просто водитель на обычном серийном автомобиле.

— От спорта уйти, пожалуй, не получится, потому что основной принцип — равномерность и плавность движения взят именно из спорта. Я называю его за универсальность «золотым» правилом. Если говорить подробнее, то каждый раз, садясь за руль, я уже настроен на определенный режим движения. Но в любом случае — соревнование это, езда по городу или шоссе — избегаю резкого стиля, потому что давным-давно убедился: машину надо водить плавно, мягко. Всякое там дерганье, рывки, броски из стороны в сторону ничего не дают, кроме чувства раздражения и досады у окружающих. И еще, когда я говорю о плавности, то вовсе не имею в виду медленное движение. Просто ехать надо так, чтобы ни для кого не были загадкой твои действия и каждый мог их предвидеть.

Чисто случайно уже продолжительное время я смотрел на стрелку спидометра. Она редко переваливала за цифру «50». Движения Николая были предельно спокойны. Создавалось впечатление, что даже свою речь он подчиняет общему ритму.



Николай Елизаров

— Еще один вопрос. Не секрет, что каждый получивший водительское удостоверение старается как можно быстрее набрать опыт езды и определить границы своих возможностей. Именно в этот период «созревания» водитель совершает наибольшее число ошибок, которые могут привести или приводят к авариям. Как этот период формирования проходил у вас?

Николай некоторое время думал, потом неожиданно сказал:

— Мой дед, Сергей Иванович Елизаров, уже в тридцатые годы работал испытателем на ГАЗе и участвовал в соревнованиях. Был одним из лучших механиков завода. Директор подарил ему за это маленькую копию машины ГАЗ—А. В семье всегда с большим уважением относились к автомобилю и меня приучили по-доброму разговаривать с техникой. С четырнадцати лет начал учиться во Дворце пионеров ездить, но никогда не было такого, чтобы пытался показать свою власть над машиной. Я и сейчас, садясь в новый автомобиль, долго привыкаю к нему. Узнаю его характер, возможности. Есть машины, которые сразу по душе, и они, как правило, долго служат. С ними часто выигрываешь на соревнованиях. Вот, например, сейчас выступал именно на такой. Наверное, покажется странным, но я еду всегда чуть-чуть медленнее, чем можно. Очевидно, поэтому за все время и не разбил ни одной машины.

Тут я вспомнил результаты ралли «Акрополис»: стартовало 170 экипажей, дошло до финиша всего 20, девятым был Елизаров...

— Последнее. Вот вы сказали, что у каждого автомобиля свой характер. Что вы делаете, для того чтобы лучше и быстрее узнать его и что для этого могут сделать автолюбители?

— Прежде всего, я очень серьезно отношусь к организации своего рабочего места в машине. Мое правило — ничего лишнего в салоне не должно быть, все органы управления легкодоступны. А главное — делаю все возможное для увеличения контакта с машиной. Сознательно не использую фирменные сиденья, а делаю их сам. В таком сиденье я как бы заодно с машиной и чувствую через него связь с дорогой. Автолюбителям, конечно, не надо ничего переделывать, а вполне достаточно потуже отрегулировать ремень безопасности. Пройдет некоторое время, и человек поймет, что машина стала доступнее.

...Но вернемся на трассу гонки. Уже знакомый читателю по встрече с Елизаровым поворот. Мы ждем чемпиона прошлого года. И вот, когда шум леса в очередной раз утонул в реве двигателя приближающегося автомобиля, за какую-то долю секунды до его появления стало ясно — это Гольцов. Последняя встреча с Владимиром была зимой, на ипподромной гонке. Там мы всегда видим его машину, идущую в поворотах боком, с заносом. По привычке ожидали этого и сейчас, однако он на удивление спокойно, без внешнего эффекта прошел вираж. Но еще больше я удивился, когда узнал, что лучшее время на скоростном участке показал вместе с Елизаровым Гольцов.

ВЛАДИМИР ГОЛЬЦОВ. 30 лет, водитель-испытатель в Управлении главного конструктора ижевского автомобильного завода, мастер спорта международного класса, двукратный чемпион СССР по ралли и двукратный чемпион СССР по ипподрому. Журнал уже писал о нем (1979, № 6).

С Гольцовым удалось встретиться три дня спустя, уже в Москве за час до его отлета в Ижевск. Поэтому, не теряя времени, мы сели в «ИЖ-комби» и выехали на Садовое кольцо.

После попыток разговорить Владимира я понял, что, пока он за рулем, ничего не получится, стал просто наблюдать, как он едет.

Спортивная манера в управлении определилась с первых же метров. Но вы-

ЧЕМПИОНЫ

ражалась она не в скорости или лихости маневров. Этого не было. Характер, стиль, почерк его действий можно в чем-то сравнить с работой мастера-живописца, который безошибочно находит в своей палитре нужное сочетание цветов и уверенным мазком наносит краски на холст. Такая же спокойная уверенность, лаконичная точность движений и сосредоточенность, свободная от напряжения. Все это дополнялось умением правильно анализировать обстановку и предвидеть ситуацию, заранее мягко нейтрализуя нежелательные последствия.

Прощаясь он сказал:

— Вы просили рассказать, как я езжу вне спорта? По-разному. Чего греха таить, бывает и поднажмешь как следует. Но главное не мешать другим. И потом ведь в каждом городе своя манера езды, свой стиль. В Москве — одно, в Тбилиси — другое, в Ижевске — третье. Важно уловить эти особенности и не навязывать свои правила.



Владимир Гольцов

И наконец, третья встреча на первенстве СССР по ралли. Отступила короткая летняя ночь. Участникам гонки до финиша осталось меньше половины дистанции. Пройдены сотни километров. Темп соревнования заметно упал. Сгладилась и острота в езде спортсменов. Один за другим проходили они серию поворотов, и, вспыхнув на секунду отраженными лучами восходящего солнца, машины скрывались в еще плотной лесной мгле. Я ждал Николая Больших. Многолетняя совместная с ним и его братом Игорем работа в экспериментальном цехе ЗИЛа и частые выезды на соревнования убедили меня в том, что эти способные спортсмены умеют тактически верно спланировать ритм гонки и пройти трассу с максимальной отдачей сил.

Характерный контур их автомобиля появился из леса и завис на мгновенье в прыжке над дорогой. Не сбрасывая «газа», Больших прошел повороты и, обдав нас градом камней, мгновенно исчез. По оживлению уставших от бессонной ночи зрителей безошибочно угадывалась высшая оценка этого шестисекундного маневра.

НИКОЛАЙ БОЛЬШИХ. 31 год, инженер в экспериментальном корпусе ЗИЛа, мастер спорта международного класса, чемпион СССР по ипподрому, двукратный чемпион СССР по ралли.

Через неделю мы едем с Николаем по Москве, и он охотно отвечает на мои вопросы. Большую часть их читатели уже знают из беседы с Елизаровым и Гольцовым, а смысл остальных будет ясен из ответов.

— Мне трудно отделить езду спортивную от повседневной, потому что мы очень много ездим, я имею в виду не только соревнования, а, скажем, все перегоны, обкатки, пробные выезды... И получается, что к своей машине я подхожу только в субботу и воскресенье. Остальное время на спортивной. Но все же за рулем я придерживаюсь одного принципа. Стараюсь держать побольше дистанцию, ни к кому близко не подъезжать: от каждого водителя, как бы хорошо на первый взгляд он ни ехал, в любой момент можно ожидать все что угодно. Это, конечно, не значит, что я от всех шарахаюсь. Нет, просто надо быть все время начеку, причем это не утомляет, потому что вошло в привычку и сидит где-то в подсознании.

Если говорить о скорости, то пусть каждый выбирает ее соразмерно своим возможностям и потребностям, не забывая, конечно, о правилах, но при этом необходимо думать о других. Не прыгай из ряда в ряд, не подрезай. В общем, не создавай сложностей. Вот сегодня, например, видел: несется один на «Жигулях». Перескакивает через сплошные линии, сигналов поворота не включает, прыгает из ряда в ряд, подрезает. Дергается сам и на других действует плохо. Причем необходимости-то в этом нет, просто человек так привык. Это уже вопрос воспитания.

Помогает ли мне спорт? Безусловно. При виде некоторых аварий ловлю себя на мысли: как можно было вообще попасть в такое положение! Вот человек разбил машину самым непостижимым образом. Никак не мог бы представить себя на его месте. Спорт помогает — это очевидно, но чаще в ситуациях, которые нельзя вычислить. Другое дело повседневная обстановка, она вполне поддается прогнозированию. Все опасные ситуации, а их встречаешь не более десятка или двух, стереотипны. К ним специально и готовиться-то не надо, только расслабляться нельзя. В принципе за рулем все время думать надо, но это вовсе не означает, что только и думаешь о езде. У меня как бы две мысли все время рядом: одна, доминирующая, о чем-то своем, а другая (я ее все время ощущаю, но она не застряется) — о дороге и обстановке вокруг. Бывают, конечно, случаи, когда невозможно избежать аварии, но они очень редки.

Важно самому не попадать в ситуации, близкие к аварийным, то есть не лезть туда, где может возникнуть опасность. А то порой смотришь и поражаешься: человек сознательно ищет неприятности. По собственной воле! Чудом все обошлось, а он даже не заметил этого, не вздрогнул и наверняка не понял: случись чуть-чуть что по-другому, и он бы разбился.

И еще, кстати, о ремнях безопасности. Я, например, если не пристегнусь как следует, чувствую себя словно раздетым. Иногда видишь, ремень надет для формы, болтается. Кому это надо! Причем сколько на моих глазах было аварий, когда человек и царапины не получил бы, будь он пристегнут ремнем. Далеко за примерами ходить не надо. Мы только что приехали из Румынии. Был там неприятный случай. Легковой автомобиль не разошелся с грузовиком на узкой, извилистой, с закрытыми поворотами дороге. Машина практически не пострадала: крыло чуть-чуть помято, а водителя с сотрясением мозга увезли в больницу. На сто процентов уверен, что он не был пристегнут.

Меня часто спрашивают, как надо ездить, с чего начинать. Всем отвечаю одинаково: сначала вырабатывайте привычку думать и соизмерять свои возможности и возможности автомобиля. К сожалению, на курсах часто учат только тому, как тронуться с места и объехать столб, а правильно истолковать советы, которые иногда публикуют в журналах, под силу только водителям с опытом, то есть средней подготовки и выше. Давать какие-то конкретные советы начинающим автолюбителям не только трудно, но, пожалуй, и опасно. Совет советом, выполним он или нет, зависит от многих факторов: модели автомобиля, дорожного покрытия, реакции водителя, степени его подготовленности... Думаю, что этим должны заниматься на специальных курсах повышения водительского мастерства, где можно было бы посмотреть и разобрать какую-то типичную ситуацию, а потом отработать на практике новые элементы управления. Кстати, насколько я знаю, такие курсы уже давно есть в Польше, Болгарии, ГДР. Но все же начинать надо с другого: с воспитания в себе культуры езды.



Николай Больших

Беседы вел О. БОГДАНОВ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:

За последнее десятилетие в нашей стране было произведено более 18 миллионов автомобилей. Сегодня из каждых 100 тонн народнохозяйственных грузов свыше 80 доставляют к месту назначения автомобили, а свыше 60% пассажиров перевозят автобусы и такси. Уже более 21 миллиона советских граждан являются владельцами автомобилей и мотоциклов. Каждый год садятся за руль более полутора миллионов новых водителей. Все эти цифры хотя и впечатляют, однако отражают в основном внешние стороны активной автомобилизации в минувшие 70-е годы. Между тем с этим процессом связаны глубинные явления, оказывающие на нашу жизнь все более заметное и не всегда положительное влияние. Они затрагивают такие обширные области, как экология, градостроительство, использование топливно-энергетических ресурсов. Но, конечно, проблема проблем — безопасность движения.

Статистика показывает, что число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них за последние 10 лет в целом ряде республик выросло на 15—20%. Даже по неполным подсчетам, аварии на дорогах наносят народному хозяйству страны ущерб почти на 2 миллиарда рублей ежегодно. Все говорит о том, что социально-экономическое значение проблемы безопасности дорожного движения продолжает возрастать.

Что же показывает научный анализ причин дорожных происшествий, какие меры профилактики позволяет выработать? Тенденции роста аварийности, если их дифференцировать по видам автотранспорта и категориям водителей, не одинаковы. Скажем, число дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, занятых в народном хозяйстве, за последние пять лет по основным видам транспортных средств постоянно снижается и сегодня не превышает уровня 1971 года. Здесь на практике реализуются преимущества социалистической системы хозяйства, которые дают нам широкие возможности для укрепления дисциплины водителей, контроля за техническим состоянием подвижного состава, улучшения организации перевозок, позволяют в масштабах целых регионов проводить единые мероприятия, направленные на снижение аварийности. Так, в стране создана и действует система информации партийных и советских органов, министерств и ведомств о положении с аварийностью на транспорте народного хозяйства. В 1978 году утверждено примерное положение о службе безопасности движения в системе министерств и ведомств. Проведено укрупнение многих автотранспортных предприятий, что помогло значительно поднять дисциплину среди водительского состава, добиться хорошей технической готовности автомобильного парка. Эти и многие другие мероприятия, проводимые под руководством партийных и советских органов, там, где к ним отнеслись творчески и серьезно, дали положительный эффект.

И конечно, все это еще раз свидетельствует о той исключительно важной роли, которая отводится трудовым коллективам в воспитательной работе с людьми, в повышении их профессиональной подготовки, трудовой, идейной и нравственной закалки.

Вместе с тем положение на транспорте народного хозяйства и сегодня должно оставаться объектом особой заботы и внимания. Здесь еще немало нерешенных вопросов. Достаточно сказать, что по сравнению с 1971 годом возросло число аварий по вине водителей автобусов. Крайне неблагополучно обстоит дело с дисциплиной у трактористов. Почти каждое второе дорожно-транспортное происшествие совершается ими в состоянии опьянения и сопровождается особо тяжелыми последствиями.

Говоря о проблеме борьбы с пьянством, следует подчеркнуть ее исключительную актуальность в первую очередь для сельской местности.

Теперь о другой категории водителей — владельцах индивидуальных машин. По их вине число дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 1971 годом увеличилось в четыре раза. Причем в отдельные годы аварийность росла быстрее парка автомобилей в личном пользовании. Другими словами, ухудшались даже относительные показатели — в расчете на 10 тысяч транспортных единиц. Анализ статистических данных показывает, что (в пересчете на одинаковый пробег) владельцы личных автомобилей почти в три раза чаще попадают в аварии, чем профессионалы.

Факт тревожный. И, естественно, встает вопрос: как обеспечить этой категории водителей надежную подготовку, повышение квалификации, особенно для тех, кто не пользуется транспортом зимой? Как вовлечь индивидуальных владельцев машин в сферу активной профилактическо-воспитательной работы? Это серьезная и практическая и научно-техническая проблема, особенно если учитывать, что и в ближайшие годы парк личных автомобилей будет расти еще быстрее. На наш взгляд, и в этом секторе некоторые формы профилактической работы, из тех, что оправдали себя в автотранспортных предприятиях, надо признать необходимыми. Основой должна стать активизация деятельности обществ автомотолюбителей, максимальное использование их организационных возможностей и материальной базы. Практически не используются в этой работе возможности гаражно-строительных кооперативов и трудовых коллективов по месту работы владельцев транспортных средств.

Актуален и вопрос о научном познании всех сторон деятельности водителей с целью улучшения их подготовки, условий работы и повышения надежности. Главным направлением здесь надо считать разработку более эффективных методик подготовки водителей с применением современных технических средств, в том числе тренажеров разных типов и конструкций, специальных учебных площадок и автодромов, средств программируемого контроля полученных знаний.

В последние годы отмечается последовательная социализация проблемы безопасности дорожного движения. Расширяются и научные исследования, связанные с так называемым человеческим фактором, с мерами убеждения и принуждения. Однако здесь еще очень много недостаточно изученных, ожидающих своего решения вопросов. Одним из них является влияние режима труда и отдыха водителей, их психофизиологических качеств на уверенность и надежность управления машиной.

Ученые здесь в большом долгу, в том числе перед многомиллионной армией тех водителей, которые добросовестно соблюдают правила и проявляют постоянную заботу о безопасном управлении транспортным средством. В этой области интересные исследования начаты в Грузинском политехническом институте. В частности, по изучению условий труда и быта водителей пассажирского и грузового автотранспорта и их влияния на снижение дорожных происшествий.

Сейчас уже выявлены определенные зависимости от возрастного фактора и стажа. Так, водители, проработавшие меньше года, в три раза чаще попадают в аварии, чем их коллеги со стажем пять лет. Наиболее часто участниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители в возрасте 18—22 лет, а те, кому больше 30, оказываются в подобных ситуациях в два раза реже. Все эти факторы надо учитывать не только в воспитательной работе среди молодых водителей, но и при отборе кандидатов для участия в особо ответственных перевозках, на автобусных маршрутах, то есть на тех участках, где аварийные ситуации грозят особо тяжелыми последствиями.

Значение научно-технического прогресса в решении проблем организации и безопасности движения особенно ярко проявляется в создании современных технических средств и систем управления. При их разработке сегодня используются новейшие достижения в области электроники и вычислительной техники. В последние годы все интенсивнее внедряются автоматизированные системы управления движением. В десяти крупных городах страны уже ведется монтаж таких систем, хорошо зарекомендовавших себя в Баку, Алма-Ате и Ташкенте. Они помогут решить сложные проблемы, возникающие в связи со все возрастающей интенсивностью движения.

Свое веское слово должны сказать наука и техника в таких традиционных сферах деятельности ГАИ, как контроль за движением и техническим состоянием парка. Долгое время на вооружении дорожно-патрульной службы находился радиолокационный измеритель скорости «Фара». Развитие микроволновой

техники дало возможность создать более совершенный прибор, получивший имя «Барьер». Он потребляет в четыре раза меньше энергии, значительно удобнее. Разработки в этой области продолжаются.

На очереди применение лазерных систем локации. Точная направленность излучения лазера и большая концентрация энергии его луча обеспечивают существенный энергетический выигрыш и высокую угловую разрешающую способность по сравнению с радиолокаторами. Эти качества позволяют измерять скорость любого транспортного средства в потоке, что может быть использовано при создании автоматических фото- и телевизионных систем регистрации нарушений — одной из наиболее перспективных форм контроля за дорожным движением.

Есть свои проблемы и в деле обеспечения высокого технического состояния парка. Наверное, не всем читателям известно, что при ежегодных осмотрах около 20% автомобилей не получают оценки «годен». Кроме того, немало машин снимается с эксплуатации в процессе оперативного контроля из-за неисправностей, угрожающих безопасности движения. Эти меры позволяют предупредить многие неприятности, тем не менее ежегодно 3% аварий происходят по причине плохого технического состояния машин. К тому же довольно часто происшествия не относят на его счет, потому что не все неисправности можно установить, так сказать, постфактум.

Мы считаем, что автотранспортные предприятия недостаточно активно внедряют диагностическую аппаратуру в процесс технического обслуживания и ремонта автомобилей, ежедневного контроля за их состоянием. Многие автобазы все еще оснащены устаревшим оборудованием, не имеют специальных стендов для проверки тормозов, регулировки фар, выхлопных газов на токсичность. Мелкие предприятия вообще не располагают подобными диагностическими средствами и практически не могут эффективно контролировать состояние машин. Годовой технический осмотр автомобилей индивидуальных владельцев часто проводится по старинке, без диагностической аппаратуры.

В этой области — огромное поле деятельности. Внедрение в практику последних достижений науки и техники, строительство и ввод в действие крупных диагностических центров, оснащенных самым современным оборудованием, встает в ряд актуальных задач. Такие центры позволят поставить на промышленную основу контроль за «здоровьем» автомобилей мелких предприятий и индивидуальных владельцев. Кроме того, предстоит разработать компактные приборы для оперативной проверки технического состояния автомобилей и оснастить ими работников ГАИ. Несложные же стенды для регулировки фар должны быть практически на всех крупных АЗС и притрассовых площадках отдыха.

Развитие дорожной сети, повышение уровня инженерного оборудования автотрасс также один из эффективных путей снижения аварийности. За последние две пятилетки в этом направлении проведена значительная работа. Завершены строительство и реконструкция ряда важных магистралей. Сейчас около 750 тысяч километров дорог имеют твердое покрытие. Однако цементобетонные и асфальтобетонные дороги, которые обеспечивают по своим параметрам более экономичное и безопасное движение с достаточно высокими скоростями, составляют не такую уж большую часть.

Наука сказала свое слово о том, какой должна быть безопасная дорога. Исследования показывают, что устройство на опасных участках специальных ограждений в полтора-два раза уменьшает число аварий со смертельным исходом. Нанесение разметки снижает количество ДТП на 10—12%. Убедительны данные об эффективности и многих других важных элементов обустройства дорог. К сожалению, прогрессивные виды удерживающих ограждений, в частности из металлического проката, производятся в явно недостаточном количестве. Не лучше обстоит дело и с термопластиком — материалом, который используется для нанесения разметки. Например, в 1979 году промышленность и на десятую часть не удовлетворила потребности в термопластике.

На дорогах пока еще явно недостаточно станций технического обслуживания, АЗС, кемпингов, мотелей, гостиниц, удобных, хорошо оборудованных площадок отдыха, кафе и столовых. Все это самым непосредственным образом сказывается на физическом и моральном состоянии водителей, а следовательно, и на безопасности движения.

Принятое в 1979 году ЦК КПСС и Советом Министров СССР постановление «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране» наметило обширную программу по подъему дорожного хозяйства. Особое значение в постановлении придается развитию научных исследований в этой области. Представляется, что ведущие дорожные научно-исследовательские учреждения, кафедры и лаборатории автодорожных вузов должны принять самое активное участие в реализации этой программы.

В заключение хочу отметить важность и той деятельности, которая ведется по разработке нормативных актов, регламентирующих правоотношения в сфере дорожного движения, включая требования к технике, условиям и т. п. В прошлом году, как все помнят, введены в действие новые Правила дорожного движения. Они более полно отвечают достигнутому уровню автомобилизации.

Большое значение для активизации деятельности Госавтоинспекции, ее влияния на все элементы транспортного процесса имело утвержденное в 1978 году Советом Министров СССР новое положение о ГАИ, которое определило сферы ее компетенции, права и функциональные обязанности подразделений и должностных лиц этой службы.

На последней (1980 г.) сессии Верховного Совета Союза ССР утверждены Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях. Цель этого документа — создание прочной законодательной основы предупреждения такого рода нарушений и борьбы с ними. Наряду с другими наиболее распространенными административными проступками на сессии были названы и такие, как нарушение Правил дорожного движения. В связи с этим необходимо отметить, что в последние годы МВД СССР совместно с Министерством юстиции СССР, Прокуратурой СССР и Верховным Судом СССР была проделана большая работа по совершенствованию и систематизации актов, касающихся дорожного движения. Логическим завершением этой работы станет проект единого для всей страны документа, четко определяющего меру ответственности за проступки, которые пока что в разных республиках квалифицируются неодинаково, а следовательно, влекут за собой и разные наказания, что совершенно неоправданно при действующих на всей территории СССР Правилах дорожного движения и единой транспортной системе.

В современных условиях прямое отношение к дорожному движению имеют многие государственные организации, должностные лица, наконец, в качестве пешеходов, все граждане. И они должны хорошо представлять себе свои права и обязанности в этой сфере, а значит необходима четкая регламентация. Оптимальным решением вопроса явилось бы, на наш взгляд, принятие единого закона или подзаконного акта о дорожном движении, где нашли бы отражение основные принципы социалистических общественных отношений, были бы установлены унифицированные требования к водителям и всем другим участникам движения, к транспортным средствам и дорогам, регламентированы права и обязанности государственных и общественных организаций, должностных лиц и граждан, имеющих отношение к дорожному движению, а также меры уголовного и административного воздействия на нарушителей Правил и порядка эксплуатации транспортных средств и автомобильных дорог.

В последние годы достижения научно-технического прогресса все активнее ставятся на службу в самых различных областях социальной и экономической жизни страны. Здесь были затронуты лишь некоторые узловые вопросы обеспечения безопасности движения. Но даже из того, о чем говорилось выше, ясно, что, хотя сделано в этом направлении немало, предстоит работы еще больше, чтобы автомобиль служил человеку верно и безопасно.

В. ЖУЛЕВ,
начальник ВНИИБД МВД СССР

Комментируем Правила дорожного движения

ОСНОВА ОСНОВ

Пешеходные переходы и остановки общественного транспорта



ВОДИТЕЛЬ, ОСТОРОЖНО!

Из работ, отмеченных премиями на Всесоюзном конкурсе плакатов по безопасности дорожного движения.

Статистика свидетельствует, что в городах и других населенных пунктах большую часть дорожно-транспортных происшествий, к сожалению, составляют наезды на пешеходов, а к наиболее опасным участкам уличной сети наряду с перекрестками относятся пешеходные переходы и маршрутные остановки пассажирского транспорта. Раздел 16 Правил, о котором сегодня речь, включает только шесть пунктов, но они определяют все основные принципы взаимоотношений водителей и пешеходов в этих местах. Правда, надо помнить, что отдельные предписания на этот счет содержатся также в пунктах 11.1, 14.4, 14.8, 15.6. Наконец, на повышение безопасности пешеходов направлен ряд положений пунктов 11.7, 13.5 и ряда других, запрещающих некоторые маневры в зоне пешеходных переходов.

Основная обязанность водителей перед пешеходами, пересекающими проезжую часть, изложена в пункте 16.1. Его необходимо рассматривать совместно с пунктом 3.5, помня, что пункт 16.1 содержит требование к водителям, а 3.5 — к пешеходам. Редакция первого из них по сравнению с Правилами 1973 года претерпела изменение принципиального характера. Раньше Правила (пункт 116) требовали от водителей пропускать пешеходов, даже только вступивших на переход. Это было справедливым для узких проезжих частей с полосой-двумя для одного направления. Безусловное исполнение такого предписания на более широких дорогах приводило к необоснованным задержкам транспортных средств, а на повышение безопасности движения практически не влияло. Теперь требование стало более гибким. Согласно пункту 16.1, водитель обязан пропустить не вообще пешеходов, находящихся на пешеходном переходе, а тех, «для которых может быть создана помеха или опасность». Скажем, ему нет необходимости снижать скорость или останавливаться, если к моменту, когда он приблизится к переходу, человек уже пересечет полосу его движения или еще не успеет до нее дойти. Нарушением же требования пункта 16.1 будет такой режим движения транспортного средства, при котором человек вынужден будет значительно ускорять темп ходьбы или, наоборот, останавливаться посреди перехода, чтобы освободить путь автомобилю.

Действие пункта 16.1 распространяется на нерегулируемые переходы. А где вообще люди могут пересекать дорогу?

— по подземным переходам и пешеходным мостикам (пункт 3.3);

— по переходам, регулируемым светофорами или регулировщиками (пункт 3.4);

— по нерегулируемым переходам, обозначенным разметкой или знаками 5.16.1 и 5.16.2 (пункт 3.3);

— при отсутствии обозначенных пешеходных переходов — на перекрестках по линии тротуаров или обочин, на перегонах — под прямым углом, где дорога хорошо просматривается (пункт 3.3), а также в местах расположения трамвайной остановки посередине дороги (пункт 16.4).

Пешеходы при этом должны действовать в соответствии с требованиями пункта 3.5. А он запрещает им пересекать проезжую часть, если в результате этого может возникнуть опасность для движения, иными словами, конфликтная ситуация. Таким образом, и пешеход нарушит Правила, если своими действиями вынудит водителя тормозить или маневрировать на дороге. Пешеходы по сравнению с водителями транспортных средств представляют собой, как известно, более массовую и в то же время менее организованную и подготовленную категорию участников движения. Поэтому и случаи неправильного поведения на дорогах среди них наблюдаются значительно чаще, чем среди водителей. Однако, неуклонно следуя требованию пункта 16.1, водитель обязан пытаться

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. Ограничение предельной скорости движения на автомобильных дорогах способствовало снижению ДТП. Только за пять месяцев число их уменьшилось на 10%, а погибших в них — на 30%.

ГДР. Берлин, Лейпциг, Эрфурт, Зуль и некоторые другие города имеют централизованное управление движением, то есть скоординированные между собой отдельные системы типа «зеленая волна». Сейчас в республике насчитывается 1200 автоматических устройств (из них 150 в Берлине), к каждому из которых могут быть подключены до 30 светофоров.

ГДР. Тенденция к снижению максимальных скоростей сохраняется. С конца прошлого года, согласно постановлению Совета Министров ГДР, предельная скорость вне населенных пунктов теперь составляет 80 км/ч (вместо 90 км/ч). На скоростных автострадах сохранены 110 км/ч. Одновременно с общим лимитом в республике отныне действует дифференцированное ограничение скорости для разных типов грузовых автомобилей.

КУБА. Заканчивается сооружение «Автомагистрали свободы» протяженностью 1023 км. В ее строительстве участвуют советские специалисты. Автомагистраль имеет по три полосы для движения в каждом направлении, а на самых загруженных участках — по четыре и рассчитана на скорость до 140 км/ч.

ПОЛЬША. Главный комитет по туризму разработал программу благоустройства девяти международных дорог, проходящих через страну. На первом этапе работы начнутся на дороге Е-8 между Слубице и Тересполем, которая пересекает страну с востока на запад. Программа предусматривает постройку отелей-ресторанов на каждые 40—50 км и АЗС — на каждые 20—30 км.

АВСТРАЛИЯ. Согласно статистическим данным австралийской полиции, в течение года в стране в автомобильных авариях погибло 3488 человек, а общее число пострадавших на дорогах за последние десять лет составило примерно один миллион человек.

АВСТРИЯ. Специалисты по организации движения считают, что на легковом автомобиле среднего класса можно экономить 2 л бензина на каждых 100 км пробега, если соблюдать следующие правила. Во-первых, стартовать мягко (плавно), ехать непрерывно, а тормозить обдуманно. Во-вторых, не позволять другим подгонять, но охотно разрешить им обгонять себя. В-третьих, вести автомобиль осмотрительно, предвидя изменения дорожной ситуации.

АВСТРИЯ. Выполнено специальное исследование, касающееся влияния возраста водителей на уровень аварийности. Установлено, что в зависимости от этого фактора все ДТП распределяются на три группы: те, что совершаются водителями до 30 лет, старше 50 лет и не связанные с возрастом водителей. К первой группе относятся главным образом ДТП из-за нарушений правил движения, например в результате превышения скорости; ко второй — из-за сложной обстановки, скажем, на пересечениях в одном уровне; к третьей — вследствие сильной перегрузки дороги.

АНГЛИЯ. Интересные результаты дали наблюдения над тем, как водители выполняют предписанные режимы скоро-



предотвратить дорожно-транспортное происшествие и в случае нарушения Правил пешеходом то ли сознательно, то ли в результате неверной оценки сложившейся обстановки, невнимательности и т. п.

Такую же подстраховывающую роль играет пункт 16.2. Он возлагает на водителя обязанность затормозить и пропустить пешехода, из-за которого было вынуждено остановиться транспортное средство на соседней полосе движения. Правила не уточняют, смежная ли это полоса или любая другая на данной проезжей части. Конечно, все надо делать в пределах разумного. Если перед остановившимся у пешеходного перехода транспортным средством оказался человек, то другие водители должны оценить ситуацию и действовать таким образом, чтобы дать ему возможность без помех завершить переход проезжей части. Основное же назначение пункта 16.2 — подчеркнуть необходимость для водителей принимать особые меры предосторожности при подъезде к пешеходному переходу в условиях ограниченной видимости.

Мысль, содержащаяся в пункте 16.3, впервые нашла место в Правилах дорожного движения. Он в определенной мере созвучен пунктам 14.3 и 15.4. Тем самым через все Правила проводится еще одно положение общего характера: если дальнейшее движение в намеченном направлении невозможно вследствие затора впереди и твоя остановка также неизбежна, то это нужно сделать таким образом, чтобы не затруднять движение в других направлениях. В частности, нельзя занимать даже для вынужденной остановки пешеходный переход. Естественно, имеется в виду обозначенный переход. Водитель не обязан придерживаться требования пункта 16.3, например, останавливаясь при выезде на нерегулируемый перекресток, если переход не обозначен соответствующими дорожными знаками или разметкой и пешеходы пересекают дорогу просто по воображаемой линии тротуаров или обочин.

Пункт 16.4, по существу, сохранил неизменным требование пункта 117 Правил 1973 года. Можно отметить только некоторое его усиление. Если в старой редакции снижение скорости или остановка предписывались «в случае необходимости», что могло приводить к неоднозначной оценке ситуации, то из новой редакции совершенно определенно следует приоритет пешеходов. На усмотрение водителя остается только выбор приемлемого в данных условиях варианта из двух возможных: либо достаточно снизить скорость, проезжая мимо стоящего на остановке трамвая, либо остановиться, но в любом случае не создавать помех пешеходам, пересекающим проезжую часть. Если остановка трамвая расположена в зоне перекрестка (чаще всего перед перекрестком), то обозначенный переход может непосредственно примыкать к ней. И в этом случае водители должны пропускать пешеходов, идущих к остановке или от нее, независимо от того, где они пересекают проезжую часть — по переходу или вне его. Также не имеет значения наличие посадочной площадки на остановочном пункте. Она может быть приподнята над проезжей частью, выделена дорожной разметкой, может и не быть ни того, ни другого. Это не отменяет приоритета пешеходов. Но он возникает, разумеется, лишь тогда, когда к остановке подошел трамвай.

Аналогичен по смыслу пункту 16.4 пункт 16.6. В нем содержатся те же самые требования, но применительно к случаям проезда водителей мимо остановившегося транспортного средства, перевозящего детей. В отличие от пункта 16.4 он требует снизить скорость или остановиться и тогда, когда транспортное средство с опознавательным знаком перевозки детей остановилось на проезжей части, предназначенной для встречного направления движения.

Не претерпело никаких изменений содержание пункта 16.5. Напомним только, что его действие распространяется лишь на населенные пункты. Слова «не должен создавать помех» имеют здесь широкий смысл. Они дублируют требование пункта 13.5, запрещающего остановку и стоянку ближе 15 метров от остановочной площадки. И в то же время предписывают водителям всех транспортных средств не препятствовать перестроению автобусов и троллейбусов при начале их движения от остановочного пункта, уступать дорогу общественному транспорту, выполняющему указанный маневр. Таким образом, требование пункта 16.5 представляет собой исключение из общего правила, изложенного в пункте 11.2. В свою очередь, и водители автобусов и троллейбусов должны «принимать меры предосторожности». Это означает, что им не следует начинать движение от остановки, перестраиваясь в рядах, если транспортные средства, движущиеся рядом, не смогут выполнить требование Правил с соблюдением всех норм безопасности движения, то есть резко не тормозя и не меняя внезапно полосу движения.

Ю. ШЕЛКОВ,
начальник отдела
ВНИИБД,
кандидат технических наук

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

стей. При лимите 80 км/ч со скоростью меньше, чем указана на знаке, движется в среднем 12% водителей (до введения ограничения — 8%), в диапазоне от 80 до 96 км/ч — 24% водителей (до ограничения — 33%), в диапазоне 96—112 км/ч — 38% (39%), 112—118 км/ч — 25% (14%).

АНГЛИЯ. В крупных городах начали применять так называемые «предупреждающие» светофоры, где сигналы зажигаются на несколько секунд раньше, чем у основных светофоров. Устанавливаются они на расстоянии около 20 метров перед перекрестками. Пропускная способность дорог и безопасность движения на этих перекрестках заметно повысились.

ГРЕЦИЯ. В выходные дни на личном автомобиле ездить можно либо в субботу, либо в воскресенье, в зависимости от того, на какую цифру — четную или нечетную заканчивается номер автомобиля. Нарушителям этого правила грозит высокий денежный штраф.

США. По расчетам специалистов «Дженерал Моторс», от износа покрышек ежегодно теряется около 450 тысяч тонн резины, причем 95% ее остается на покрытиях дорог, 4% распыляется в атмосфере, а 1% превращается в ядовитые газы.

ФРАНЦИЯ. Только год назад правила движения предоставили пожарным автомобилям преимущество проезда и сняли всякие ограничения скорости. Те, кто препятствует движению пожарных автомобилей, как и их водители, включающие сирену без необходимости, наказываются лишением свободы на срок от трех месяцев до двух лет или штрафом от 500 до 8000 франков.

ФРАНЦИЯ. Рассматривается предложение оборудовать автомобили звуковым сигнализатором скорости, работающим в трех режимах — 60, 90 и 130 км/ч (таковы лимиты, принятые на дорогах страны). Полагают, он снижает утомляемость водителя, избавляя его от необходимости постоянно контролировать скорость.

ФИНЛЯНДИЯ. Чтобы выявить влияние на безопасность движения лекарственных наркотиков, был проведен анкетный опрос почти трех тысяч водителей, которые такие лекарства постоянно принимают. Выяснилось, что только 20% из них знали от докторов о вредном воздействии препаратов. Рекомендовано усилить информацию по этим вопросам.

ФРГ. Приведены результаты наблюдений за степенью оснащенности автомобилей ремнями безопасности и применением их на дорогах разных типов. За 1975—1979 гг. число автомобилей, оборудованных ремнями, возросло с 72 до 98%. На автомагистралях 84%, на обычных дорогах 65% и в населенных пунктах 44% водителей легковых автомобилей пользуются ремнями безопасности. У пассажиров эти цифры составили 84, 69 и 42% соответственно.

ШВЕЦИЯ. Рабочая группа Совета безопасности движения транспорта Северных стран (Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия) на основании исследований сделала вывод: применение головного освещения на автомобилях днем и в темное время на дорогах с искусственным освещением значительно повышает безопасность движения (по некоторым данным на 25—30%). Речь идет о ближнем свете фар или специальных приборах с более слабым светом.

КАК ЗДОРОВЬЕ,

Тысячи автомобилей ежедневно проносятся мимо каждого из нас. Вот, мощно гудя мотором, осанисто проезжает «здоровяк». Его ход ровен, выхлоп прозрачен, ясно, что он еще долго верой и правдой будет нести свою службу, не доставляя больших хлопот ни водителю, ни нам, его окружающим. А вот как-то боком, трудно взбирается на небольшой уклон другой автомобиль. С провалами, натужно, как будто из последних сил тянет мотор, за машиной — дымный шлейф. Этому явно «нездоровится», здесь можно ждать неприятных сюрпризов. Хорошо, коли дело закончится несколько унизительным путешествием на жесткой сцепке. А если авария...

По данным статистики, доля дорожно-транспортных происшествий из-за технической неисправности автомобиля составляет 5—7%. Само по себе немало, но надо иметь в виду, что такая причина фиксируется лишь в случаях, когда налицо очевидный выход из строя, проще говоря, поломка какого-либо узла машины. А ведь этому, как правило, предшествуют скрытые заболевания, незначительные отклонения в работе отдельных систем. Если водитель не замечает их или пренебрегает ими, то он неминуемо движется в режиме, не соответствующем реальному состоянию машины, и, без сомнения, увеличивает вероятность оказаться в аварийной ситуации.

Проведенные в нашем Хабаровском крае исследования, затронувшие легковые автомобили, выявили совершенно определенные зависимости уровня безопасности движения от их состояния. Проанализировав большое число ДТП и сопоставив их с показателями технического состояния транспортных средств, участвовавших в происшествиях, мы смогли подсчитать, конечно, с некоторыми поправками, в какой степени отклонения от норм различных систем автомобиля влияют на его подверженность аварии. Результаты, думаем, заинтересуют всех без исключения водителей. Потому что, хотя мы и обследовали легковой парк государственных предприятий, наши выводы имеют прямое отношение и к владельцам личных автомобилей: ведь причины аварий не зависят от принадлежности транспортных средств.

Начнем с простого, с незначительных вроде бы отклонений от нормы. Если давление в шинах не соответствует рекомендованному всего на 0,1 атмосферы, вероятность ДТП возрастает на 10%. Это, конечно, не закономерность. Но такую зависимость мы обнаружили, сопоставляя факты происшествий с показателями технического состояния автомобиля. Дальше. При увеличении люфта рулевого колеса до 20° вероятность потерпеть аварию увеличивается в четыре раза.

Вдумайтесь в эти цифры, в причины их порождающие, и они вряд ли покажутся вам неожиданными. При отклонениях от нормы давления в шинах или люфта рулевого колеса, естественно, ухудшается управляемость автомобиля. Траектория его движения перестает точно совпадать с углом поворота руля, что вызывает неожиданные уходы с курса. Пусть эти отклонения незначительны, но и их может оказаться вполне достаточно для возникновения аварийной ситуации. Чересчур затянутое рулевое колесо тоже представляет опасность, так как затрудняет быстрое, своевременное изменение направления движения.

Теперь несколько слов о подвеске. Многие просто не знают, что она имеет прямое отношение к безопасности движения. Во всяком случае, не придают этому должного значения. По нашим данным, легковые автомобили с неудовлетворительным состоянием амортизаторов в два—четыре раза чаще участвуют в происшествиях. При неисправных амортизаторах возможен отрыв колес от дороги и, как следствие, неконтролируемое боковое смещение автомобиля во время маневра. Машину «забрасывает» в сторону помимо воли водителя, что при плохом состоянии проезжей части может повлечь печальные последствия.

НЕ ТЕРЯЯ ПРИСУТСТВИЯ ДУХА

В сводках ГАИ доля дорожно-транспортных происшествий, о которых мы хотим поговорить, к счастью, мизерна. Но они все же случаются и, как правило, с последствиями трагическими. Вот почему каждый водитель должен знать, как правильно вести себя в таких чрезвычайных обстоятельствах, чтобы не совершить роковую ошибку и полностью использовать каждый шанс для спасения жизни пассажиров и своей собственной.

Автомобиль упал в воду. Некоторые думают, что она смягчает удар, и машина плавно скользнет по поверхности. Ничего подобного. Эффект будет хотя и не такой же, как при наезде на препятствие, но довольно внушительный. Поэтому обязательное и правильное применение ремней безопасности — гарантия того, что вы не получите серьезных травм, а следовательно, сохраните способность соображать и бороться за свое спасение.

Попав в воду, легковой автомобиль, как правило, однудве минуты держится на плаву и лишь затем начинает погружаться на дно. Тонет он, разумеется, не камнем. Скажем, глубины в 3 метра достигает примерно через восемь минут. Значит, не надо паниковать, время для обдуманных и точных действий у вас есть. Пока машина на поверхности водоема, постарайтесь покинуть ее через окно. Дверь открывать не пытайтесь. Во-первых, чтобы преодолеть напор воды, требуется большая физическая сила. Во-вторых, в салон сразу же хлынет поток, автомобиль потеряет плавучесть, что значительно сократит имеющийся резерв времени.

Если вам не удалось выбраться наружу в этот момент, тоже не отчаивайтесь: известны случаи, когда воздушный пузырь в салоне и багажнике сохранялся в течение 30 минут. Кстати, благодаря ему, как бы машина ни кувыркалась, на дне водоема она чаще всего встает на колеса. Теперь порядок действий таков. Прежде всего включите фары, чтобы те, кто придет вам на помощь, видели автомобиль и его положение. Затем возьмите себя в руки и подождите, пока вода, проникающая внутрь машины через отверстия для проводов, рулевой колонки и педалей управления, наполовину заполнит салон. Тогда у вас появится возможность открыть дверь. Прежде чем сделать это, необходимо набрать полную грудь воздуха и лишь затем, открыв дверь, постараться как можно быстрее всплыть на поверхность. Пассажиры — проинструктированные вами, должны действовать точно так же и по возможности синхронно. Понятно, сделать все это непросто. Тут требуется присутствие духа и, конечно, умение плавать. Но в любом случае водитель обязан бороться за жизнь пассажиров и свою собственную до последней возможности.

Теперь о **пожаре.** Он может возникнуть по разным причинам — при курении в машине, из-за небрежности при перевозке легковоспламеняющихся грузов, от удара молнии и т. д. Самое опасное, и об этом надо всегда помнить, пожар в зоне бензобака. В этом случае вы должны быстро остановить машину где-нибудь подальше от людей, деревянных строений, других транспортных средств и покинуть ее, отбежав на безопасное расстояние, так как в любую секунду может раздаться взрыв: надо спасаться самому и предупредить об опасности окружающих. Пытаться как-то гасить огонь в такой ситуации не следует. Правда, в практике известны случаи, когда пожар бензобака удавалось ликвидировать, но, по мнению специалистов, вероятность трагического исхода здесь очень большая, намного больше, чем шансы на успех. Поэтому не стоит испытывать судьбу.

Когда огонь возникает в отсеке двигателя, то после остановки сразу же выключите зажигание, так как в противном случае бензонасос будет подливать горючее в огонь, а вентилятор сильнее раздувать пламя. Бороться с таким пожаром лучше всего, атакуя его с двух сторон, поэтому хорошо, если на помощь придет другой водитель и у вас в распоряжении будет не один, а два огнетушителя. Помните, что, открывая капот, надо быть очень осторожным: даже тлеющий огонь, получив новую порцию воздуха, грозит сильным выбросом пламени и может вызвать ожоги и дальнейшее распространение пожара. Поэтому старайтесь действовать быстро, но без суеты.

Если пламя вспыхнуло в салоне или багажнике, надо вести себя как и при обычном пожаре, используя огнетушитель и любые подручные средства — воду, песок, брезент или другой плотный материал, которым можно накрыть огонь и прекратить доступ к нему кислорода. Загоревшееся сиденье,



АВТОМОБИЛЬ?

Одним из важнейших рабочих органов автомобиля, влияющих на безопасность движения, как известно, являются тормоза. Согласно Правилам дорожного движения, эффективность торможения легкового автомобиля должна быть не менее 5,8 м/с². К сожалению, на дорогах нередко встречаются машины, не отвечающие этим требованиям. Между тем, по нашим данным, при снижении эффективности торможения всего на 0,1 м/с² вероятность дорожно-транспортного происшествия возрастает на 5%.

Мы не стали здесь излагать методику исследования, в котором все эти результаты были получены, ибо она интересна лишь специалистам, но общий вывод приведем. Реальным доказательством влияния технического состояния транспортных средств на уровень аварийности является совпадение графиков потока отказов (заявок на текущий ремонт), которые были нами изучены в процессе исследования аварийности в тех же автохозяйствах. Так вот, эти графики повторяют один другой на 70—80%. Причина столь явного совпадения может быть только одна — постепенно накапливающиеся отрицательные изменения в техническом состоянии автомобиля непосредственно сказываются на возможности безаварийной работы.

Интересно отметить, что при анализе отчетных данных благополучных, казалось бы, предприятий, где в течение года не были зафиксированы происшествия, связанные с этим фактором, ожидаемого равномерного распределения «аварийности» по всему автомобильному парку мы не получили. Пики совершенно четко приходились на автомобили с порядочным сроком службы, «здоровье» которых, естественно, было похуже, чем у их более молодых собратьев. Это опять же говорит о том, что возраст машины, а главное, связанные с возрастом накапливающиеся отрицательные изменения в работе ее основных систем самым непосредственным образом влияют на безопасность движения. А отчетное благополучие по этому поводу в сводках транспортных предприятий нередко свидетельствует лишь о том, что при разборе дорожно-транспортных происшествий изъяны в техническом состоянии автомобилей часто остаются не замеченными за другими, более бросающимися в глаза причинами.

Позиция, конечно, удобная для некоторых хозяйственников. Она дает возможность быстро определить виновного, как правило, в лице водителя и закрыть «дело», не обременяя себя какими-либо дополнительными заботами. Однако ж такой подход не очень-то безобиден, как может показаться на первый взгляд. Закрывая глаза на здоровье автомобиля в этих случаях, мы сознательно лишаем себя возможности привести в действие значительный резерв безопасности движения, который, теперь можно с уверенностью сказать, намного превышает те 5—7%, относимых существующей статистикой к доле аварий из-за плохого технического состояния транспортных средств.

Настало время более требовательно и внимательно подойти к этой проблеме. Ведь речь идет о реальной возможности снижения аварийности. Применение существующих средств диагностики вполне позволяет выявлять предотказные состояния и поддерживать автомобиль на должном уровне надежности. Кроме того, поток заявок на текущий ремонт должен стать предметом анализа для выявления наиболее опасных периодов эксплуатации автомобиля, когда работа на нем требует повышенного внимания.

Не надо забывать, что здоровье автомобиля — это, прежде всего, наше здоровье. В самом прямом смысле. Поэтому необходимо делать все, что сегодня в наших силах, чтобы каждый водитель на вопрос «Как здоровье автомобиля?» мог с уверенностью ответить: «Абсолютно здоров», то есть технически исправен.

В. ТЕЛЕГИН,
доцент политехнического института
г. Хабаровск

если оно быстро снимается, лучше вынуть из салона, чтобы предупредить распространение огня.

Оказаться в «объятиях» **провода высокого напряжения** случай, вероятно, самый редкий. Но бывает и такое. Автомобиль может зацепить провисший или свернувшийся на земле спиралью провод электропередачи. При шквальном ветре или во время обильных снегопадов оборвавшиеся провода могут упасть на машину. Первая реакция водителя и пассажиров в таких ситуациях одна — выскочить из машины. Этого как раз ни в коем случае нельзя делать. Высоковольтные линии могут иметь разное напряжение, но любое угрожает жизни человека. Однажды на капот автомобиля, в котором кроме водителя находились три пассажира — девушка впереди и двое на заднем сиденье, упал провод и сильно заискрил. Водитель тут же остановил автомобиль, и девушка, подгоняемая страхом, сразу открыла дверцу и ступила на землю. Она погибла мгновенно от сильнейшего шока. Водитель, еще не понимая, что произошло, попытался поддержать ее и тоже был поражен током, так как ноги девушки еще касались земли. Провод, лежавший на капоте, продолжал искрить, создавая реальную угрозу пожара. Медлить было нельзя, и один из пассажиров, открыв дверь, попытался выпрыгнуть из автомобиля. Но неудачно — оступился и, стараясь сохранить равновесие, коснулся рукой кузова. Прикосновение оказалось роковым — человек погиб. В живых остался только последний пассажир. Он разбил заднее стекло, выбрался на багажник и, собрав все силы, прыгнул как можно дальше от машины. Это его и спасло.

Именно так надо поступать в тех случаях, когда неоткуда ждать помощи и вот-вот может возникнуть пожар. Покидать машину старайтесь как можно быстрее и только прыжком, чтобы в тот момент, когда вы коснетесь земли, ни одна часть тела не имела контакта с автомобилем. При этом прыгнуть постарайтесь как можно дальше и приземляться так, чтобы ноги были вместе, не попали на разные по напряжению участки почвы или дорожного покрытия.

Даже если провод, в плену которого оказался автомобиль, не искрит, вы не можете быть уверены в том, что он обесточен. Не совершайте поспешных поступков и не покидайте кабину. Резина колес является отличным изолятором, и вы в безопасности, если только машина не села днищем на грунт или не оказалась в воде по самый кузов. Поэтому оставайтесь на месте и ждите, пока появятся люди, которые смогут оказать вам помощь. И в первую очередь постарайтесь жестами или словом предупредить их об опасности. Только не открывайте дверцы! Первое, о чем надо попросить подоспевших на помощь людей, это уведомить о случившемся дорожного мастера, милицию или службу энергосети. Если такой возможности нет, пусть попытаются снять провод с автомобиля длинным и сухим шестом, надев на руки резиновые перчатки. Спасатель должен быть предельно осторожен. Не следует хватать первые попавшиеся под руку предметы. Мокрая палка, например, может пропустить ток, что приведет к опасной травме, а то и к смерти.

Электрический удар можно получить и от **заряда молнии**, если тут же выскочить из машины. В грозу не опасно и продолжать движение, но если уж вы решили остановиться, то посидите несколько минут в машине. Электричество быстро «стечет» с кузова через мокрые шины в землю. Иногда на пути водителя оказывается шаровая молния. Она может парить над землей, залетать в кузов, преследовать движущийся автомобиль. Знайте, что шаровая молния живет не больше двух минут. Увидев ее перед собой, лучше остановиться, чтобы не столкнуться с ней, и поднять стекла. Если огненный шар возник позади, прибавьте скорость: через минуту-другую шаровая молния, израсходовав свой небольшой энергоресурс, отстанет и рассыплется.

Что и говорить, все ситуации, о которых шла речь, бесспорно, опасные, но, уверяем вас, не безнадежные. Зная, как вести себя в подобных случаях, а для того наш разговор, и не теряя присутствия духа, вы будете иметь достаточно шансов, чтобы благополучно выйти из самого сложного положения. Человек по природе своей оптимист. Но нельзя быть беспечным. Мы тоже надеемся, что с вами ничего подобного не случится. А знать все, о чем мы здесь говорили, каждому водителю необходимо. На всякий случай.

В. РОЩАХОВСКИЙ





Рисунки З. Конопа

Под редакцией ВНИИБД

I. Кто из водителей может двигаться в показанных направлениях, если полная масса каждого из автомобилей более 10 т, а фактическая в данный момент составляет 5 т?

1 — оба могут
2 — только водитель Б
3 — оба не могут

II. Можно ли обогнать мотоциклиста в показанной обстановке?

4 — можно
5 — нельзя

III. В какой последовательности должны освободить перекресток эти транспортные средства?

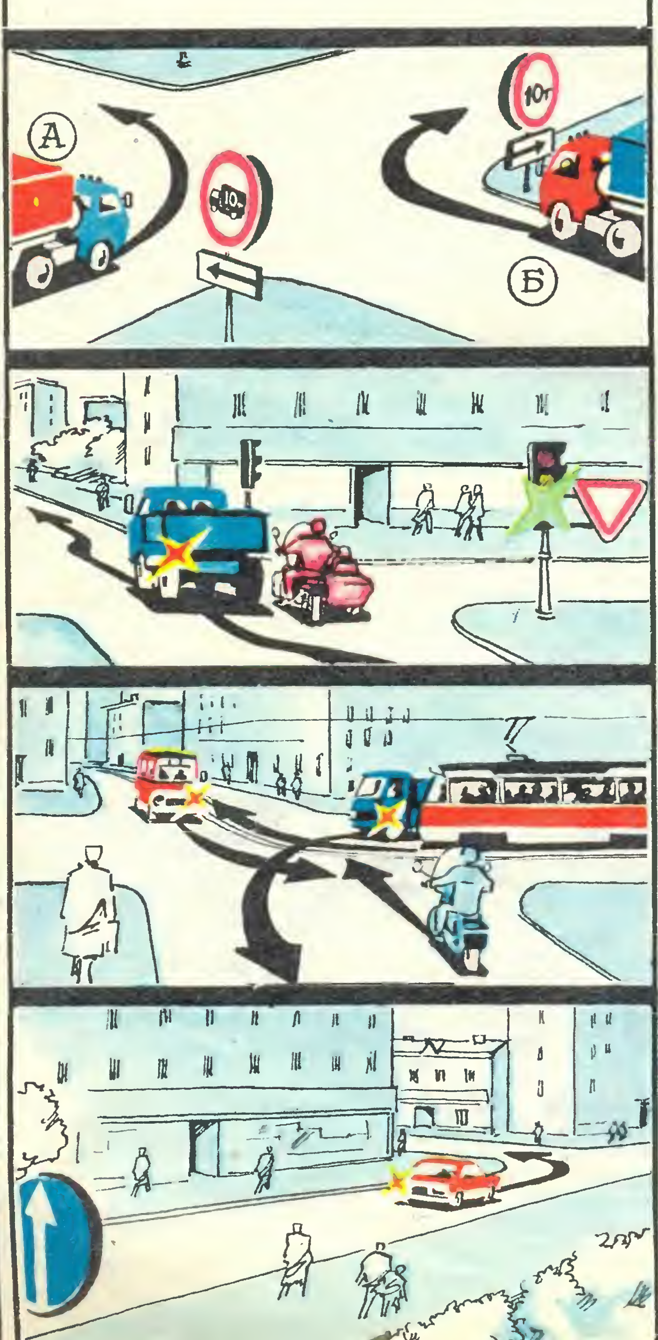
6 — мотоциклист, автобус и трамвай, грузовик
7 — трамвай и автобус, грузовик, мотоциклист
8 — трамвай, грузовик, мотоциклист, автобус

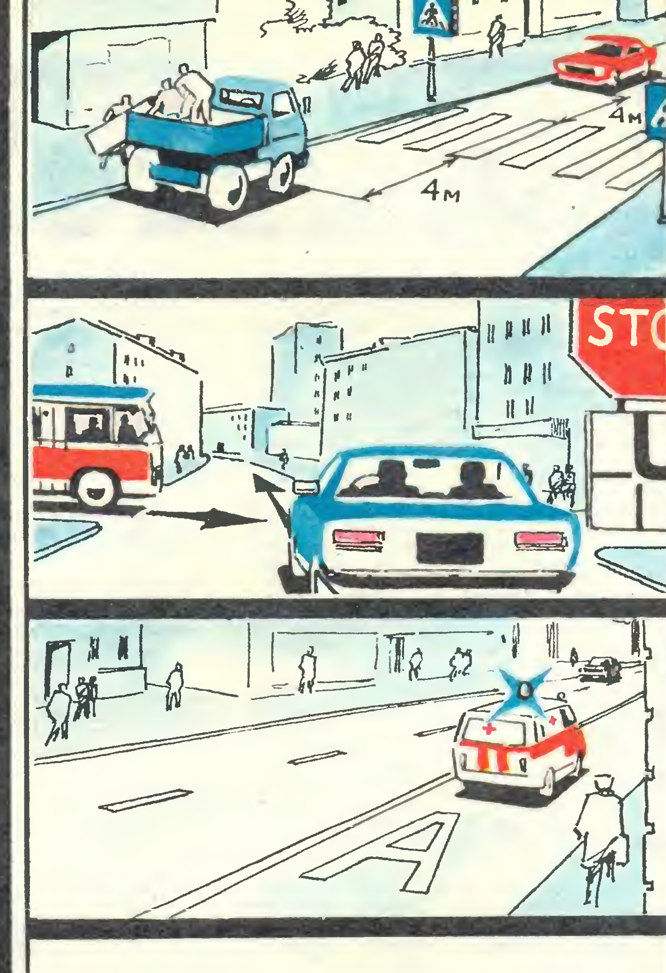
IV. Можно ли здесь повернуть налево?

9 — можно
10 — нельзя

V. Кто из водителей остановился без нарушения Правил?

11 — оба правильно
12 — только водитель грузовика
13 — оба неправильно







VI. Кто должен уступить дорогу?

14 — водитель автобуса
15 — водитель легкового автомобиля

VII. Можно ли двигаться «скорой помощи» по этой полосе?

16 — можно
17 — нельзя

VIII. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

18 — легковой автомобиль и самосвал, мотоцикл
19 — легковой автомобиль и мотоцикл, самосвал

IX. Когда негабаритный груз надо обозначать в соответствии с пунктом 28.16 Правил?

20 — в условиях недостаточной видимости
21 — в условиях недостаточной видимости и в темное время суток
22 — в любое время суток

X. Надо ли на заднюю стенку кузова микроавтобусов РАФ или УАЗ наносить цифры и буквы номерного знака?

23 — надо
24 — не надо

Ответы — на стр. 32

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЧЕРТЕЖИ ДЛЯ МОДЕЛИСТОВ

«Прочел в № 5 вашего журнала за этот год заметку о Ю. Михайлове, изготовившем модели-копии автомобилей горьковского завода, — пишет Е. Дудкинский-Павлов из Ярового Алтайского края. — Давно мечтаю сам заняться моделированием, в частности, автомобилей ГАЗ. Подскажите, где найти чертежи и рекомендации по изготовлению».

Вопросы моделирования, в том числе автомобильного, широко освещает журнал «Моделист-конструктор» (издательство «Молодая гвардия»). Он регулярно публикует советы по изготовлению моделей, а также их описания и чертежи.

По интересующим вас машинам чертежи были помещены в следующих номерах: ГАЗ—А — в № 8 за 1975 год, ГАЗ—ААА — в № 6 за 1974 год. ГАЗ—11-73 и ГАЗ—М1 — в № 5 за 1974 год, ГАЗ—20 «Победа» — в № 10 за 1975 год. ГАЗ—67 — в № 11 за 1974 год.

«МОСКВИЧ» ИНВАЛИДУ

Читатели И. Бондаренко из Новосибирской области, И. Симакин из Пензенской области, М. Казанов из Курска, А. Давлетбаев из Уральской области просят рассказать, на какие категории инвалидов рассчитан «Москвич—21403» (с ручным управлением) и на каких условиях можно этот автомобиль приобрести.

«Москвич—21403» предназначен для инвалидов, не владеющих одной или обеими ногами. Руки же у водителя должны быть здоровыми.

Используемая на «Москвиче» система ручных органов управления легко осваивается и обеспечивает постоянную безопасную эксплуатацию автомобиля в любых дорожных и климатических условиях. Это подтверждает почти 30-летний опыт производства «москвичей» с ручным управлением (выпущено около 100 тысяч). Следует отметить, что каждую модель такого «Москвича», в том числе и «21403», испытывала и рекомендовала к производству межведомственная комиссия. В нее входят представители и таких организаций, как Комитет ветеранов войны, ВНИИ БД. К испытаниям опытных образцов привлекаются также водители-инвалиды с разного вида и характера повреждениями ног. Претензий к «Москвичу—21403» в отношении удобства управления, безопасности движения у них не было.

С «Москвичом—21403» и конструкцией его органов управления мы подробно познакомили читателей в октябрьском номере журнала за 1979 год.

«Москвич—21403» могут приобрести инвалиды войны, труда и с детства только через органы соцобеспечения. Цена машины установлена на уровне розничных цен, действовавших до 1 июля 1979 года, и составляет 6700 рублей.

Инвалидам Великой Отечественной войны, которые по заключению ВТЭК испытывают затруднения в пользовании автомобилями запорожского завода, «Москвич—21403» продается с зачетом стоимости полагающегося бесплатно «Запорожца». Например, инвалиду войны полагается бесплатно ЗАЗ—968МБ (цена — 3770 рублей), но отсутствие определенных двигательных способностей, антропометрические данные (вес, рост, длина конечностей) создают ему значительные неудобства в пользовании этой машиной. Он может доплатить 2930 рублей и приобрести «Москвич—21403».

Разрешение на продажу этих автомобилей выдают городские (в Москве и Ленинграде), областные, краевые отделы соцобеспечения, министерства соцобеспечения автономных республик по месту постоянного жительства инвалида на основании заключения соответствующей ВТЭК. Срок действия выдаваемой справки 2 года. Как правило, в течение этого времени инвалиды в порядке очереди обеспечиваются необходимыми им машинами.

СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ ГАЗ—21

Автолюбитель Р. Шафеев из г. Ишимбая Башкирской АССР интересуется, не печаталась ли в журнале «За рулем» цветная схема электрооборудования «Волги» ГАЗ—21, и если нет, то в каком издании ее можно найти.

Такая схема в нашем журнале не публиковалась. Найти ее можно в альбоме Б. Ершова и М. Залетаева «Электрооборудование современных отечественных автомобилей» (М., «Машиностроение», 1971), выпущенном тиражом 33 000 экземпляров.

О КАТУШКАХ ЗАЖИГАНИЯ

Автолюбитель В. Кузьмин из Минусинска просит сообщить, можно ли установить на «Москвич—408» катушку зажигания Б1, а также обмоточные данные «москвичовских» катушек зажигания.

Катушка зажигания Б1 предназначалась для комплектации «москвичей» модели «408». Позже она была заменена катушкой Б7-А. А в настоящее время и та и другая с производства сняты. Вместо них выпускается Б115.

В отличие от предшественниц, заполненных рубрексом, Б115 — маслонаполненная. Она обладает более высокими электрическими параметрами и надежностью в эксплуатации. Ее можно устанавливать на «москвичи» любой модели с 12-вольтовой системой электрооборудования.

Обмоточные данные катушек зажигания «москвичей» приведены в таблице.

Тип катушки	Количество витков в первичной обмотке	Диаметр провода первичной обмотки, мм	Количество витков во вторичной обмотке	Диаметр провода вторичной обмотки, мм
Б1	321	0,77	18 000	0,08
Б7-А	330	0,72	22 500	0,07
Б115	330	0,72	22 500	0,07

ТАКОЙ ЗИС БЫЛ

«Прошу разъяснить, существовал ли легковой автомобиль ЗИС—110 с открытым кузовом «фаэтон» и V-образным восьмицилиндровым дизелем, — спрашивает рижанин А. Озолс. — Мои друзья утверждают, что даже видели одну такую машину на параде старинных автомобилей».

Модификация легкового автомобиля ЗИС—110 с открытым кузовом типа «фаэтон» называлась ЗИС—110Б и выпускалась в ограниченных количествах в 1949—1957 гг. Эти машины использовались на парадах и торжественных церемониях. Все они были оснащены восьмицилиндровыми карбюраторными двигателями с цилиндрами, расположенными в один ряд, и нижними клапанами. V-образных дизелей завод-изготовитель на них не ставил.

ШИНА РЯДОМ С МОТОРОМ

«На приобретенном мною автомобиле ЗАЗ—968М я обнаружил, — пишет А. Лиман из г. Печоры Псковской области, — что запасное колесо крепится возле мотора. Хотелось бы узнать, не влияет ли такое расположение на состояние шины, которая продолжительное время обдувается горячим воздухом».

Практика показывает, что оно не отражается на состоянии резины, из которой изготовлена шина. Следует заметить, что смонтированные на колесах покрышки в жаркую погоду при интенсивных разгонах и торможениях нагреваются в не меньшей степени, чем «запаска», помещенная под капотом.

Такое расположение запасного колеса принято не только на ЗАЗ—968М, но и на ВАЗ—2121, а также на ряде современных зарубежных легковых автомобилей («Рено-30ТС», «Ситроен-ЦИкс», ФИАТ-128 и др.).

ЛЕГКОВЫЕ И ГРУЗОВЫЕ «ВОЛВО»

«Расскажите, пожалуйста, о шведской автомобильной фирме «Волво», когда она была образована, сколько моделей выпускает, каков годовой объем производства», — просит А. Малов из поселка Волгореченска Костромской области.

Фирма «Волво» основана в 1927 году. Ее производственная программа включала легковые автомобили, грузовики, автобусные шасси. Позже она пополнилась лодочными моторами, гусеничными машинами и другой техникой. В 1975 году фирма приобрела у голландского завода ДАФ его отделение, выпускавшее легковые автомобили, и стала изготовлять их также под маркой «Волво».

Заводы «Волво» в Швеции и Голландии делают ежегодно около 200 тысяч легковых автомобилей трех базовых семейств: «240», «260», «340», на которых устанавливаются двигатели «Волво» и «Рено». В общей сложности с их конвейеров сходит 32 модификации, о некоторых из них наш журнал давал информацию в № 9 за 1975 год.

Помимо легковых машин «Волво» строит тяжелые магистральные грузовики («За рулем», 1976, № 2), джипы, сочлененные самосвалы («За рулем», 1979, № 10). В автотранспортных предприятиях «Совтрансавто» эксплуатируется некоторое количество седельных трехосных тягачей «Волво-Ф89-32», характеристику которых можно найти в 8-м издании «Краткого автомобильного справочника» НИИАТа (М., «Транспорт», 1978).

729 ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

«Интересуюсь автомобильным спортом, в частности кольцевыми гонками, — пишет ленинградец Ю. Фролкин. — Очень хотел бы узнать, сколько изготовлено гоночных автомобилей «Эстония».

Таллинский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ) приступил к выпуску гоночных автомобилей малыми сериями в 1958 году. С тех пор до 1 июля 1980 года, по данным завода, было выпущено 729 машин марки «Эстония». Из этого количества 26 — различные опытные образцы и 703 — серийные автомобили, распределение которых по моделям дано в таблице.

Модель	Годы выпуска	Модель двигателя	Рабочий объем, см³	Количество машин
1,2 и 3	1958—1961	М—52С	494	37
9 и 9М	1966—1973	«Вартбург»	991	38
15 и 15М	1968—1978	«ИЖ—Юпитер»	347	221
16 и 16М	1970—1974	«Москвич—412»	1478	112
18 и 18М	1972—1976	ВАЗ—2101	1198	128
19	1977—1979	ВАЗ—21011	1297	167

ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ ЧИТАТЕЛЯМ

ХОЧЕТСЯ ПРОВЕРИТЬ САМОМУ

Поводом для этой статьи послужило письмо читателя журнала Ю. Юлина из г. Белорецка Башкирской АССР. Он спрашивал, можно ли зимой в закрытом гараже пускать двигатель и давать ему работать. Ответ на этот вопрос однозначен: нельзя. Читатель это знал и, однако, добавил в своем письме: «Очень хочется самому проверить, можно ли это...» Сотрудники филиала научно-исследовательского и конструкторско-технологического института двигателей (Ф. НИКТИД), которым редакция направила на консультацию письмо тов. Юлина, ответили ему, разъяснив опасность такой проверки.

С разъяснениями выступает заведующая отделом филиала Л. СУХАРЕВА.

Может быть это — единственный случай? Нет. Как показывает практика, подобные запреты часто воспринимаются автомобилистами как нечто сезонное. Многие из них считают, что угроза отравления выхлопными газами актуальна только летом. И заблуждаются. Зимой, действительно, удельная масса воздуха (в неотапливаемом гараже) больше, чем летом, и это способствует «разбавлению» вредных газов, то есть некоторому уменьшению их концентрации. Однако не надо забывать, что зимой карбюраторы отрегулированы на более богатый состав смеси при холостом ходе, вследствие чего содержание вредных газов в выхлопе, а значит, и концентрация их в помещении возрастают.

Смертельные отравления отработавшими газами происходят зимой намного чаще, чем летом, так как длительную работу двигателя на холостом ходу зачастую используют для обогрева кабины или салона, наконец, просто для прогрева двигателя.

Отработавшие газы через неплотности кузова (особенно у автомобилей «в возрасте») попадают в салон. Нередко им помогают тяга вентилятора, ветер, плотно закрытые окна. Еще дальше идут некоторые самодеятельные конструкторы из автолюбителей. Редакция ознакомила нас с письмами читателей журнала, предлагающих улучшить зимой обогрев салона «запорожцев» простым и «эффективным», как они считают, способом. Надо лишь, по мнению авторов этих предложений, врезать в стенку моторного отсека вентилятор, который нагнетал бы оттуда теплый воздух. Вот это уж верный способ вызвать отравление отработавшими газами, концентрация которых в теплом воздухе моторного отсека довольно высока. Совершенно ясно, что автомобилисты еще недостаточно осведомлены о токсичности выхлопных газов.

Вкратце напомним, чем опасен автомобильный выхлоп. В отработавших газах двигателей внутреннего сгорания содержится более ста вредных для здоровья человека веществ, и в первую очередь окись углерода, различные углеводороды, окислы азота. При использовании этилированного бензина к ним добавляются ядовитые соединения свинца.

Действующие в нашей стране предельные нормы содержания токсичных компонентов в отработавших газах обеспечивают безопасность водителя и пассажиров только в том случае, если выхлоп направлен в атмосферу и машина технически исправна, в частности, выхлопная труба и все соединения системы выпуска достаточно герметичны.

Один из наиболее опасных в смысле токсичности режимов работы — холостой ход. Хотя в это время количество отработавших газов сравнительно невелико, обогащенный состав рабочей смеси дает большое количество продуктов неполного сгорания, то есть ядовитых окиси углерода и углеводородов. Их взаимодействие усугубляет отравляющее свойство угарного газа. Отравление окисью углерода особенно опасно потому, что происходит незаметно. Человек внезапно теряет сознание, после чего быстро наступает смертельная фаза. Даже если удается вывести пострадавшего из загазованной зоны и поместить в больницу, спасти его иногда оказывается невозможным. Надо знать и то, что алкоголь ускоряет процесс отравления.

Отработавшими газами можно отравиться не только в закрытом помещении гаража, но и на воздухе и даже во время движения автомобиля с открытыми форточками. Вот типичные примеры, которыми располагает Ф. НИКТИД, исследующий эту проблему.

Трагический случай произошел в автомобиле ГАЗ—69, который застрял в грязи при переправе через небольшую речку. В машине находились две женщины, трехлетний малыш и водитель. С другого берега через некоторое время переправлялся вброд автомобиль ЗИЛ—150 с двумя водителями. Они поставили рядом свой грузовик и подошли к застрявшей машине. Левое переднее окно у нее было отстегнуто. На сиденьях лежали без сознания ребенок и трое взрослых. Мотор ГАЗ—69 работал на холостом ходу, и газы проникали внутрь. Желая оказать помощь пострадавшим, водители ЗИЛа перенесли ребенка в свою кабину. Затем они сели в ГАЗ—69 и попытались вывести его из грязи. Через некоторое время в реке были обнаружены два автомобиля и шесть трупов. Спасатели погибли по той же причине, что и ехавшие в ГАЗ—69.

Правила техники безопасности и правила эксплуатации автомобилей категорически запрещают отдыхать или спать в кабине при работе двигателя на холостом ходу. А ведь нередко именно так поступают автотуристы.

С самым серьезным вниманием должны отнестись к этому правилу водители, работающие зимой, а также в холодных районах — на Севере, Дальнем Востоке, в Сибири. Анализ показал, что в 85% случаев смертельного отравления, имевших место в 60-е годы в Магаданской области, оно произошло при обогреве в кабинах технически исправных автомобилей, находившихся на улице.

Но вернемся к письму, с которого началась статья. Какие же общие рекомендации можно дать человеку, который, уединившись в гараже со своим автомобилем, пустил мотор и пытается найти причину неисправности?

По возможности никогда этого не делать. Лучше всего регулировки и поиск неисправностей вести на открытой стоянке или на СТО, но не в гараже.

В крайнем случае следует оборудовать гараж вентиляционной трубой, выведенной наружу и поднятой над крышей (чем выше — тем лучше). При работающем на холостом ходу двигателе эта труба должна быть герметично соединена гибким шлангом с выпускной.

Недопустима работа двигателя как зимой, так и летом не только при закрытых, но и при открытых дверях гаража.

Ставить автомобиль в гараж нужно радиатором к стене.

Не только летом, но и зимой при «холодном» пуске, как только двигатель заработал, следует включить передачу и, выехав из гаража, прогревать его на открытом воздухе. Прогрев двигателя в гараже запрещается в любое время года.

При кратковременных остановках и работе двигателя на холостом ходу желательно ставить автомобиль таким образом, чтобы встречный ветер относил отработавшие газы назад или в сторону.

Необходима систематическая проверка технической исправности и герметичности соединений выпускной системы и состояния выхлопной трубы на слух и зрительно, а при техническом обслуживании на эстакаде или подъемнике. Даже кратковременная езда с прогоревшими прокладками, глушителем и выхлопной трубой недопустима.

Особо надо предупредить владельцев машин с кузовами «универсал» и «комби». Позади такой машины при движении образуется зона разрежения и через неплотности двери в задней стенке (поврежденные ее уплотнители) в салон могут поступать отработавшие газы.

Помните и об опасности подсасывания в кузов газов через находящиеся по соседству с выпускными трубами неплотности или отверстия в проржавевшем полу кузова. Статистика говорит о том, что вероятность угорания резко растет на машинах, находящихся в плохом техническом состоянии.

Рассказывая о трагических последствиях отравления выхлопными газами, мы меньше всего хотели кого-либо напугать. А лишь убедить серьезно отнестись к техническому состоянию автомобиля и соблюдению правил его эксплуатации. Это и будет лучшей гарантией того, что с вами не произойдет несчастья.

ТЕРМОСТАТЫ «МОСКВИЧЕЙ»

Многие читатели спрашивают, в чем разница между термостатами «москвичей» прежней («412») и современной («2140») моделей и какие преимущества имеет последняя конструкция. Отвечает инженер Управления главного конструктора АЗЛК кандидат технических наук Я. ГОРЯЧИЙ.

В двигателе «Москвича—2140» применен новый термостат, расположенный иным образом, чем у модели «412». Изменения коснулись не только самого термостата, но и всей системы охлаждения. В результате удалось обеспечить более быстрый и равномерный прогрев двигателя, стал стабильнее температурный режим, улучшилась работа отопителя.

Термостат, как вы знаете, служит для автоматического регулирования температуры охлаждающей жидкости и ускорения прогрева мотора после пуска. Система клапанов, каналов, тепловых датчиков в зависимости от температуры направляет воду (или антифриз) по малому или по большому кругу системы, обеспечивая ту степень охлаждения двигателя, которая нужна в тех или иных условиях.

Раньше термостат, как правило, размещали в головке блока. Так было сделано на «Москвиче—412». Теперь же на «Москвиче—2140», как и на «жигулях» всех моделей, термостат обособлен в отдельный узел, расположенный в нижней части системы охлаждения между радиатором и водяным насосом.

В этом случае стало возможным при-

менить перепускной контур (байпас) с большим проходным сечением трубопроводов. Как следствие, температура жидкости на выходе и на входе в двигатель при прогреве быстро выравнивается, и, таким образом, сводятся к минимуму возможные температурные напряжения в головке цилиндров и в других деталях двигателя.

Второй, и очень важной, причиной для введения изменений стал тот факт, что в старой конструкции было необходимо отверстие или щель в тарелке клапана или заслонке термостата, чтобы при заполнении системы жидкостью избежать воздушной пробки. Естественно, что через это отверстие даже при закрытом клапане в радиатор проходит некоторое количество жидкости. При этом замедляется прогрев и двигатель долго работает полупрогретым, ухудшается экономичность, увеличиваются износы, а при использовании воды возникает опасность замерзания ее.

Нижнее, то есть такое, как у «Москвича—2140» или «жигулей», расположение термостата полностью исключает этот недостаток. Клапан в данном случае может быть практически герметичным, поступление жидкости в радиатор при прогреве совершенно прекращается, а антифриз или вода циркулирует только по малому кругу. Особое значение это обстоятельство приобретает зимой, позволяя поддерживать оптимальный тепловой режим и в то же время обходиться без жалюзи.

Достаточно наглядно вы можете увидеть это на рисунке. Вверху показана старая система, где термостат находится в головке блока. Замкнутого малого круга здесь сделать нельзя; порции холодной жидкости поступают в двигатель в течение всего периода прогрева, необходимы жалюзи. Внизу — новая система. Тут клапан герметичен, радиатор при прогреве совершенно отключен, собственно прогрев идет быстро и плавно, отпадает надобность в жалюзи. Кроме того, свободное, обособленное расположение термостата позволяет подводить и отводить от него жидкость по шлангам большего диаметра.

Старая (а) и новая (б) системы охлаждения «Москвича»: 1 — двигатель; 2 — радиатор; 3 — расширительный бачок; 4 — термостат; 5 — насос.

ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ ИЛИ НЕТ?

И. Дорошенко из Жданова, Е. Теребилин из Оренбурга, другие читатели обратились в редакцию с просьбой рассказать, в какой степени взаимозаменяемы агрегаты и отдельные узлы трансмиссии разных моделей автомобилей Волжского автозавода. Отвечает на вопросы автолюбителей инженер-испытатель ВАЗа В. КОТЛЯРОВ.

На автомобилях ВАЗ в настоящее время применяют три типа сцеплений, коробок передач и редукторов задних мостов. Рассмотрим их по отдельности.

Сцепления. Тип 2101 устанавливают на моделях «2101», «2102» и 21011»; тип «2103» — на моделях «2103» и «2105»; тип 2121 — на «2106» и «2121». Сцепления 2101 и 2103 по характеристикам (усилие диафрагменной пружины, площадь фрикционных накладок и др.) одинаковы и различаются лишь несколькими деталями. При необходимости их можно взаимно заменить.

Иное дело сцепление типа 2121. Оно более «мощное» и отличается от первых двух типов бо́льшим усилием диафрагменной пружины (380±20 кг против 330±25 кг). Для внешнего отличия на пружине, в зоне лепестков, сделано хорошо заметное отверстие диаметром 5 мм. У ведомого диска сцепления типа 2121 шире фрикционные накладки (35 мм против 29 мм у 2101). Кроме того, все шесть демпферных пружин у 2121 одинаковы, из прутка диаметром 3,7 мм, тогда как у 2101 — три пружины из прутка диаметром 3,2 мм, а три — из такого же материала, как и у 2121. В безвыходном положении на автомобили ВАЗ—2106 и ВАЗ—2121 можно временно установить сцепление типа 2101, учитывая при этом, что оно не рассчитано на передачу крутящего момента 12,5 кгс·м и прослужит намного меньше. Использование сцепления типа 2121 в комбинации с моторами 2101 и 21011 приведет к перегрузке упорных полуколец коленчатого вала при выжиме и к резкому снижению их работоспособности, особенно во время пуска холодного двигателя, когда детали кривошипно-шатунного механизма не получают достаточной смазки.

Коробки передач. До недавнего времени завод выпускал две разновидности — 2101 и 2106. В конце 1979 года, с началом производства автомобиля ВАЗ—2105, появился третий тип — 2105.

Все три коробки различаются передаточными числами первой, второй и третьей передач, а также передачи заднего хода. Они приведены в таблице.

Как видно из таблицы, по передаточным числам коробка 2105 занимает промежуточное положение между 2101 и 2106, и пока этот тип применяют только на ВАЗ—2105, для которого он разработан. Коробки передач 2101 в настоящее время устанавливают на моделях ВАЗ—2101 и «2102» (до 1978 года эти машины комплектовали коробками без включателя фонаря заднего хода), а также на «21011» и «2103»; тип 2106 — на ВАЗ—2106 и «2121» (коробка «Нивы» отличается, помимо передаточных чисел, отсутствием привода спидометра, который размещен на раздаточной коробке, и деталями хвостовика вторичного вала).

Теперь о взаимозаменяемости. Коробки так подобраны к автомобилям, чтобы обеспечить им одновременно и оптимальные динамические качества и достаточную надежность. Поэтому, скажем, установка коробки 2101 на модель «2106», конечно, улучшит ее динамику, но неминуемо отрицательно скажется на работоспособности заднего моста. И наоборот, автомобиль ВАЗ—2101 с коробкой 2106 будет вялым, «тупым». Эти обстоятельства надо обязательно учитывать при замене или ремонте коробки передач.

Редукторы задних мостов различаются только передаточным числом главной пары шестерен. У моделей ВАЗ—2103 и «2106» оно равно 4,1; у ВАЗ—2101, «21011», «2121» и «2105» — 4,3; у ВАЗ—2102 — 4,44.

Надо иметь в виду, что в редукторе 2121 шайбы полуосевых шестерен не бронзовые, а стальные, и до 1979 года ось сателлитов делали без масляных канавок. Какие последствия может повлечь установка «чужого» редуктора на автомобиль? Например, редуктор с передаточным числом 4,44, разумеется, улучшит динамику ВАЗ—2106, но при этом, во-первых, возрастет расход топлива (на один оборот колеса придется больше оборотов коленчатого вала двигателя), во-вторых, увеличится нагрузка на полуосевые шестерни и полуоси, что приведет к снижению их долговечности. У автомобиля же «2102» с редуктором, имеющим передаточное число 4,1, будет крайне низкая динамика, особенно на прямой передаче.

Эти примеры показывают, что к замене типа редуктора надо подходить вдумчиво.

Кстати, один, чисто практический совет, касающийся ухода за редуктором в процессе эксплуатации. Никогда не проверяйте затяжку болтов, крепящих его к балке, как обычно — ключом. Дело в том, что болты при сборке на заводе (так же должно делаться и на СТО при замене редуктора) ставят на специальный гермофиксирующий состав «Локтайт», который предохраняет их от самоотворачивания. Если стронуть болт ключом, то фиксация, естественно, нарушится и он отвернется со всеми вытекающими отсюда последствиями. Поэтому контроль затяжки этих болтов — только визуальный.

Передаточные числа

Передача	Тип коробки передач		
	2101	2106	2105
I	3,753	3.242	3,667
II	2,303	1,989	2,10
III	1,493	1,289	1,361
IV	1,0	1,0	1,0
з. х.	3,87	3,34	3,526

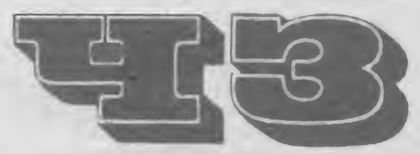


1. Новый топливный бак большой емкости, черная вилка с резиновыми чехлами преобразили привычный вид ЧЗ.

2. Соединение опорного диска тормозных колодок с пером вилки стало более надежным и долговечным, обеспечив этому нагруженному узлу большую жесткость, а мотоциклу — устойчивость при торможении.



ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"



Четыре года назад к нам поступили первые дорожные мотоциклы ЧЗ-350 типа 472. В редакционном тесте модели 472.3 («За рулем», 1977, № 4) мы, в общем положительно оценив машину, высказали ряд замечаний и пожеланий, которые позже поддержали владельцы ЧЗ. Завод оперативно откликнулся на них и уже год спустя произвел отдельные конструктивные изменения, с которыми предстала следующая модель 472.4 («За рулем», 1979, № 3). Продолжая совершенствовать машину, чехословацкие мотоциклостроители в нынешнем году приступили к серийному выпуску еще одной новой модели — 472.5. Один из опытных образцов завод и внешнеторговое объединение «Мотоков» передали в прошлом году в распоряжение редакции. 8000 километров самых разных дорог, пройденных на этом мотоцикле, позволили нам познакомиться с нововведениями, оценить их достоинства.

Что нового в новой модели

ЧЗ-350 с индексом 472.5 выгодно отличается от своего предшественника прежде всего топливным баком, передней телескопической вилкой улучшенной конструкции, наличием передних и задних защитных дуг, усовершенствованным седлом, фарой больших размеров (такой же, как на ЯВЕ-634) и некоторыми другими, менее заметными деталями.

Прежний топливный бак (на моделях 472.3 и 472.4) не устраивал многих мотоциклистов из-за явно малой емкости (13 литров), приемлемой скорее для спортивных целей, чем для деловых, а тем более туристских поездок. Кроме того, слишком широкая и угловатая задняя часть бака не отвечала требованиям эргономики и не оставляла надежды когда-либо к ней привыкнуть.

Новый бак вмещает не менее 18 литров. Он удобен, не имеет «острых углов». Водитель любой комплекции сидит за рулем плотно, уверенно, ничто уже не мешает ногам.

Большое достоинство модели 472.5 — новая передняя вилка с нижними трубами из легкого сплава. Ход ее — без малого 150 мм, а характеристика, на наш взгляд, вполне универсальна: она хорошо работает в самых разнообразных условиях, как на мелких неровностях твердого дорожного покрытия, вызывающих высокочастотные вибрации, так и при быстром движении по проселкам и булыжным мостовым. Крайне редко вилка срабатывает до упора, что, без сомнения, повышает безопасность езды в тяжелых условиях.

Важным элементом передней вилки мы считаем резиновые чехлы, защищающие соединения труб от пыли и воды. Они способствуют увеличению срока службы всего узла. Прежние, металлические кожухи слабо выполняли эту функцию, что, как показал многолетний опыт эксплуатации чехословацких мотоциклов в нашей стране, служило главной причиной преждевременной течи масла из перьев, их износа и нарушений в работе.

Подвергся усовершенствованию опорный диск тормозных колодок переднего колеса. Прежняя конструкция страдала одним недостатком: расположенный в центре диска выступ для соединения с пером вилки явно перегружался при торможении и довольно быстро изнашивался. В результате здесь появлялся зазор, снижавший жесткость вилки, что ухудшало устойчивость мотоцикла при торможении. В новой конструкции соединение вилки и опорного диска сделано на его наружном радиусе, что во много раз уменьшило нагрузку на него, а соответственно и износ.

Обращает на себя внимание плотная компоновка ЧЗ-472.5, порой затрудняющая обслуживание, но, безусловно, оправданная. У этого мотоцикла низко расположен центр тяжести, и поэтому субъективно воспринимаешь его как легкий и поворотливый. Он удивительно устойчив даже при движении с очень низкой скоростью, реагирует на малейшие отклонения корпуса водителя, которому при этом легче работать рулем. ЧЗ-472.5 хорош для езды по городу в часы пик, когда приходится буквально пробираться сквозь автомобильные заслоны у светофоров и перекрестков на скорости чуть больше нуля. Новое седло добротное, красиво сработанное, широкое, по отзывам водителей и пассажиров — удобно.

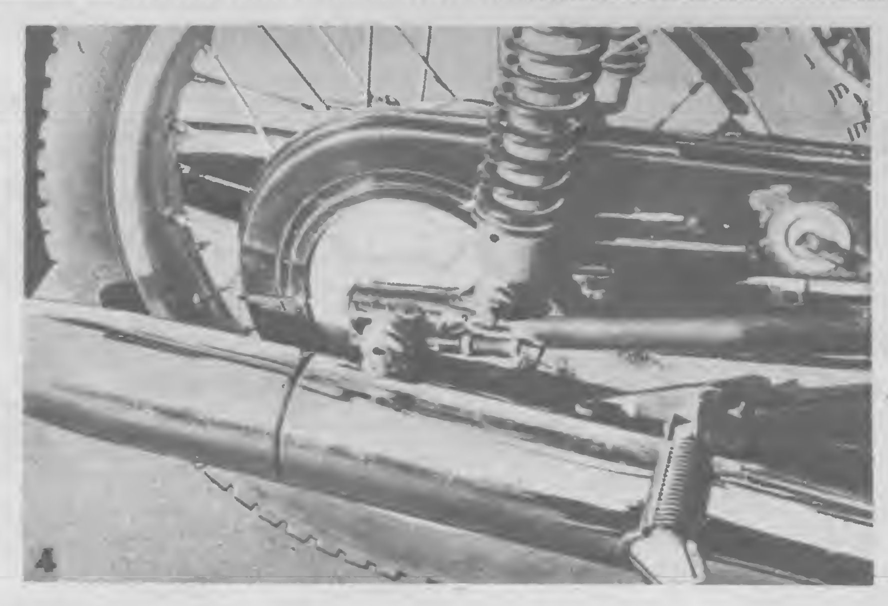
Мы не проверяли в деле защитные дуги, поскольку не доводилось падать. Но их размеры близки размерам тех, что были на испытанных ЯВАХ, внушают уверенность в прочности и надежности.

Двигатель. Трансмиссия

Динамические качества двигателя в целом нам понравились, хотя в сущности характеристика его осталась такой

3. Кованые из алюминиевого сплава траверсы вилки, не утратив нужной прочности, стали заметно легче.

4. Металлический кожух задней цепной передачи выглядит анахронизмом на этом современном мотоцикле.





1981 ГОДА

же, как у модели 472.4. Мотор прекрасно «тянет» во всем рабочем диапазоне оборотов, за исключением, разве что, предельно низких, которые для дорожного мотоцикла в наше время не так уж и важны. Максимальная скорость (без специальной подготовки, при нормальной посадке водителя ростом около 180 см) достигает 125 км/ч по спидометру.

Мы не стали проводить более точных измерений, поскольку этот параметр при существующих ограничениях скорости на дорогах не очень волнует мотоциклистов.

В то же время здесь следует сказать немного о вибрациях, возбуждаемых двигателем. Очевидно, вследствие меньшей жесткости рамы ЧЗ-472.5, предназначенного, в отличие от ЯВЫ-634, для эксплуатации без бокового прицепа, мы замечали появление резонансных вибраций на скоростях порядка 70—80 км/ч. Это явление имело место на старых моделях ЯВЫ-350 с одинарной рамой.

Вероятно, легкая рама модели 472.5 податливее более массивной рамы ЯВЫ-634, чем и обусловлен резонанс при средней частоте вращения коленчатого вала — около 3000 об/мин. На ЯВЕ-634 этот резонанс смещен в область высоких чисел оборотов и, соответственно, максимальных скоростей на каждой из передач.

У ЧЗ-472.5 вибрации наиболее ощутимы на скоростях 70—80 км/ч, а выше 100 км/ч они практически исчезают. Понятно, что исключить это явление во всем диапазоне рабочих оборотов на мотоцикле с двухцилиндровым двигателем чрезвычайно трудно. Но если вспомнить о правилах движения, ныне редко разрешающих мотоциклистам выходить за пределы 70 км/ч, то предпочтительней иметь его на высоких, а не на средних оборотах.

Несколько слов о трансмиссии. Муфта сцепления, унаследованная от прежних, менее мощных моделей, на наш взгляд, для этого мотора уже слабовата. Мотоциклисты, любящие использовать всю мощность двигателя, нередко начинали жаловаться на частичное пробуксовывание муфты у моделей 472.3 и 472.4 даже после пробега 12000—14000 километров.

Что касается задней цепной передачи, то хорошо было бы ее по защите полностью унифицировать с той, что на ЯВЕ. И не случайно многие владельцы мотоциклов ЧЗ-472 у нас делают это самостоятельно. Накопленный опыт эксплуатации мотоциклов ЯВА показывает, что резиновые чехлы для цепи намного увеличивают срок службы передачи у модели 634 в сравнении с моделью 360/00, несмотря на рост передаваемой ею мощности. Поэтому, увидев еще на первых моделях ЧЗ-472 металлические кожухи, мы огорчились. К сожалению, эти кожухи использованы и на последней модели 472.5.

Осмотр цепи после пробега 8000 километров показал, что она уже далеко не в лучшем состоянии: отдельные пары звеньев от избытка пыли и недостатка смазки почти утратили взаимную подвижность. Избежать этого, конечно, можно, если чаще демонтировать цепь, промывать ее и «проваривать» в графитной смазке. Надо сказать, что это одна из самых неприятных работ, которую мотоциклисты выполняют от случая к случаю. Стоит вспомнить, что на ЯВЕ-634 можно ездить до 25000—30000 километров, очень редко вспоминая о цепи, которая за этот пробег почти не изнашивается и не вытягивается.

Теперь — несколько менее серьезных замечаний. Первое касается газоотводной трубки аккумуляторной батареи (в равной степени оно относится к ЯВЕ). Трубка выведена к заднему колесу, и не позавидуешь мотоциклисту, которому она действительно сослужит свою службу — брызги электролита попадают на колесо и глушители и тут же портят их. Один из нас на своей ЯВЕ уже давно удлинил эту хлорвиниловую трубку алюминиевой, закрепив ее вдоль левого глушителя со стороны колеса. Конец трубки выведен на 20 мм за срез глушителя, благодаря чему электролит никогда не попадает на детали мотоцикла.

Второе замечание касается крепления боковых (инструментальных) ящиков. Дело в том, что крепящие их винты отворачиваются при движении. Во избежание этого после пользования ящиками и установки их на место приходится винты, предназначенные для завертывания рукой, дотягивать гаечным ключом 10×12 мм, который надо возить отдельно от прочего инструмента, хотя бы в кармане. Это, конечно, мелочь, но лучше, чтобы винты достаточно просто и надежно фиксировались без дополнительного ключа.

И последнее. Когда управляешь ЧЗ-472.5 после других машин, появляется привычное желание воспользоваться кнопкой светового сигнала, но ее здесь нет.

В заключение хочется поблагодарить тех, кто создал эту машину, которая, уверены, понравится нашим мотоциклистам так же, как в целом понравилась нам. Что же касается замечаний, то это дело естественное, когда получаешь в руки новую машину, а изготовителей мотоциклов марки ЧЗ мы знаем как квалифицированных специалистов, чутко реагирующих на запросы потребителей.

Э. КОНОП,
Л. ОВСИЕВИЧ,
Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженеры

В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

●●●

Автомобильный музей завода АВЗ в г. Эйзенахе (ГДР) со дня его открытия 13 лет назад посетило полтора миллиона человек. Рекордным годом стал 1977-й, когда там побывало 190 тысяч.

●●●

Пятидесятилетний юбилей производства мотоциклов отметил в нынешнем году завод ЧЗ (ЧССР).

●●●

На острове Мэн (Англия) небольшая фирма «Пийль» организовала выпуск трехколесных двухместных автомобилей длиной 1250 мм. Оснащенная 50-кубовым мотором от мопеда, эта машина развивает скорость 50 км/ч и расходует 3 л бензина на 100 километров пути.

●●●

Фирма «Итон» (США), поставщик гидравлических толкателей клапанов для американских автомобильных фирм, начала сотрудничество в этой области с европейскими заводами «Ауди», «Фольксваген» (ФРГ) и «Пежо» (Франция).

«ПЕЖО-505»

Недавно образованное объединение «Пежо-Ситроен-Отомобиль» (ПСО) стало владельцем бывших предприятий «Крайслер» во Франции и Англии, которые теперь соответственно называются «Тальбо-СИМКА» и «Толбот-Санбим». В 1979 году ПСО выпустило 1756 тысяч легковых автомобилей (756 тысяч — Пежо», 620 тысяч — «Ситроен», 364 тысячи — «Тальбо-СИМКА» и 16 тысяч — «Матра»).

Среди машин «Пежо», пользующихся у автомобилистов репутацией французских «мерседесов», наиболее известны модели среднего класса, в частности семейства «Пежо-505». Оно состоит из шести модификаций. У всех автомобилей одинаковый кузов (разработанный фирмой «Пининфарина») и сходные по конструкции шасси. Для «Пежо-505» характерны независимая пружинная подвеска колес, реечный рулевой механизм с гидроусилителем. С целью изолировать несущий кузов от вибраций, создаваемых двигателем и трансмиссией, сблокированная с мотором коробка передач и редуктор главной передачи к задним ведущим колесам жестко связаны трубой. Она соединена с кузовом через резиновые элементы. Внутри трубы проходит передаточный вал.

Все модификации «Пежо-505» имеют одинаковые длину — 4580 мм, ширину — 1720 мм, высоту — 1450 мм и базу — 2745 мм, то есть по габариту они немного меньше нашего ГАЗ—24.

«Пежо-505СТИ».



«ТАТРА-613-СПЕЦИАЛ»

Завод легковых автомобилей «Татра» в чехословацком городе Пржибарж (основное производство грузовиков — в Копрживнице) выпустил промышленную партию машин «Татра-613-специал». Это представительская модификация базовой модели «613-Стандард» («За рулем», 1974, № 1). Новый автомобиль получил иное оформление передней части кузова, у него на 150 мм удлинена база, повышена пассивная и активная безопасность. Вместо четырех круглых фар — две прямоугольные со стеклоочистителями. На машине смонтировано устройство, автоматически корректирующее направление светового луча в зависимости от изменения полной массы автомобиля.

Значительно улучшен салон: установлены комфортабельные сиденья со встроенными (интегральными) подголовниками и инерционными катушечными ремнями безопасности. Все стекла — атермальные, в двери встроены электрические стеклоподъемники.

«Татра-613-специал» оснащается кондиционером и объединенной с консолью новой панелью приборов. На ней смонтированы электронные дигитальные (цифровые) часы и темпостат — устройство, позволяющее поддерживать движение с постоянной скоростью.



В целях повышения безопасности на автомобиле установлены более мощные, чем на базовой модели, дисковые тормоза, гидравлический усилитель руля, большие наружные зеркала заднего вида, сдублированы отдельные системы (например, подачи топлива), бамперы оснащены резиновыми вставками. От базовой модели сохранена компоновка с задним расположением силового агрегата, где двигатель с воздушным охлаждением установлен поперек машины.

О качестве исполнения «Татры-613-специал» говорят 18-месячная гарантия и расчетный пробег до капитального ремонта в 300 тысяч километров.

Техническая характеристика (в скобках — отличающиеся параметры модели «613-Стандард»)

Общие данные. Число мест — 4 (5). Число дверей — 4. Снаряженная масса — 1840 (1670) кг. Скорость — 190 км/ч. Расход топлива при 100 км/ч — 15,8 л/100 км.

Двигатель. Число цилиндров — 8. Рабочий объем — 3495 см³. Клапанный механизм — 2OHC. Степень сжатия — 9,2. Топливо — бензин с октановым числом 96. Мощность — 165 л. с. при 5200 об/мин.

Трансмиссия. Число передач — 4. Главная передача — гипоидная.

Ходовая часть. Независимая, пружинная подвеска всех колес. Тормоза — дисковые. Рулевое управление — реечное.

Размеры. Длина — 5185 (5025) мм. Ширина — 1800 мм. Высота — 1505 мм. База — 3130 (2980) мм. Колея — 1520 мм спереди и сзади. Размер шин — 205/70—14 (215/70—14).

«СИМСОН-ГС75»

Специально для соревнований по многоборью завод «Симсон» (ГДР) выпускает малыми партиями спортивные мотоциклы модели «ГС75». Их отличают жесткая дуплексная рама, длинноходные вилки подвески колес, шестиступенчатая трансмиссия, управляющий впуском горючей смеси золотник. Двигатель при рабочем объеме 74 см³ развивает мощность 17 л. с. Масса мотоцикла — 64 кг.



ГОНОЧНЫЙ «АБАРТ-ИТАЛИЯ»

Наряду с автомобилями международных гоночных формул во многих странах пользуются широкой популярностью машины национальных формул. Их основу (как и у нашего «Востока») составляют несколько измененные агрегаты и узлы легковых моделей серийного производства. Самые удачные из этих формул получили международное признание (хотя не международный статус). Гонщики ряда стран охотно отдают предпочтение сравнительно дешевым и в изготовлении и в эксплуатации машинам формул «Италия», «Рено», «Фау», «Форд».

Автомобили формулы «Италия», которые строил завод «Абарт» в 1972—1979 гг. на базе двигателя ФИАТ-125 и трансмиссии «Лянча-фульвия», стали трамплином на пути в большой спорт для большинства нынешних ведущих итальянских гонщиков. Один из них, Бруно Джакомелли, выступающий на «Альфа-ромео-179» формулы 1, был победителем первенства страны 1975 года.

В 1980 году завод «Абарт» разработал новую формулу «Италия» взамен прежней. Для построенного в соответствии с ней заднемоторного гоночного автомобиля использован блок двигатель—трансмиссия от переднеприводной «Лянча-Бета 2000». Двухлитровый двигатель с клапанным приводом типа 2OHC развивает 132 л. с. при 6000 об/мин (против 115 л. с. при 5800 об/мин у серийного), а коробка передач имеет пять ступеней. Несущая часть автомобиля состоит из корпуса типа «монокок», у которого полости между панелями заполнены полиуретановой пеной, и двух трубчатых подрамников. Наружные панели выполнены из стеклопластика на полиэфирной основе, внутренние — из стального листа. Клиновидная форма кузова и боковин обеспечивает нужные аэродинамические характеристики автомобиля.

На отлитых из магниевого сплава колесах «Спидлайн» (все четыре имеют независимую подвеску) смонтированы шины «Пирелли-П6» размером 175/50—13 и 265/40—13. Тормоза — дисковые.

База у «ФИАТ-абарт-Италия» — 2300 мм, длина — 3450 мм, ширина кузова — 1380 мм. Колея передних колес — 1426 мм, задних — 1471 мм. Масса — 530 кг. Скорость — более 200 км/ч. Уже изготовлена партия в 150 машин.





ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ 80-х ГОДОВ

Фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ) на 80-е годы намечает выпуск нового семейства грузовиков и автобусов для междугородного сообщения. Как седельные тягачи, так и бортовые машины «Мерседес-Бенц» предназначаются для работы в составе автопоездов большой грузоподъемности. У них увеличенные кабины со спальными местами. Двигатель новый — восьмицилиндровый дизель ОМ422ЛА рабочим объемом 14,62 л, развивающий в стандартном исполнении мощность 280 л. с., а с турбонаддувом — 375 л. с. при 2300 об/мин. У последнего на 36% больший крутящий момент и улучшенные экономические показатели. Для повышения аэродинамических качеств и снижения расхода топлива у тягача на кабине обтекатель.

Тот же восьмицилиндровый дизель в разных модификациях (мощностью 280 и 330 л. с.) применяется и на новых туристских автобусах семейства «0-303». У этих машин приподнятый салон, увеличенные багажники и панорамные затемненные стекла.

Новые бортовой грузовик (вверху) и туристский автобус «Мерседес-Бенц».



КОРОТКО

●●● **Автомобильная промышленность Японии выпускает ежегодно свыше шести миллионов (6 100 480 в 1979 году) легковых автомобилей «Дайхатсу», «Датсун», «Исудзу», «Мазда», «Мицубиси», «Субару», «Сузуки», «Тойота», «Хонда». Более половины этого количества идет на экспорт.**

●●● **За последнее время на легковых автомобилях класса 1500—1800 см³ находят распространение электрические стеклоподъемники в передних дверях. В частности, ими оснащены «Рено-фуэго», «Рено-18», «Тальбо-солара-1500-ТИкс».**

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Как никогда напряженным был **чемпионат мира на машинах формулы 1.** Лишь на последних двух этапах выявилось преимущество австралийца Алана Джонса. Примечательно, что гоночные автомобили прославленных марок, таких, как «Феррари», «Лотос», «Брэбхэм», «Мак-Ларен», перестали играть ведущую роль. Также сдали позиции гонщики англо-саксонского крыла (англичане, шотландцы, американцы), и на первый план выдвинулись представители Латинской Америки и Франции.

Минувший год отмечен удачей машин «Рено», чьи двигатели оснащены турбонаддувом. Но особенно успешен он был для английских автомобилей «Вильямс», созданных в небольшой мастерской бывшего автогонщика Фрэнка Вильямса, которого субсидирует авиакомпания Саудовской Аравии.

XIV этап (Канада): 1. А. Джонс (Австралия), «Вильямс-ФВ07»; 2. К. Рейтеманн (Аргентина), «Вильямс-ФВ07»; 3. Д. Пирони (Франция), «Лижье-ЖС11А»; 4. Д. Уотсон (Англия), «Мак-Ларен-М29»; 5. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-312-Т5»; 6. Г. Ребак (Бразилия), «Брэбхэм-БТ49».

XV этап (США): 1. Джонс; 2. Рейтеманн; 3. Пирони; 4. Э. де Анджелис (Италия), «Лотос-81»; 5. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-ЖС11»; 6. М. Андретти (США), «Лотос-81».

Итоговый результат: 1. А. Джонс (Австралия), «Вильямс» — 67 очков; 2. Н. Пике (Бразилия), «Брэбхэм» — 54; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Вильямс» — 42; 4. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье» — 38; 5. Д. Пирони (Франция), «Лижье» — 32; 6. Р. Арну (Франция), «Рено» — 29.

КАРТИНГ

Розыгрыш **Кубка дружбы социалистических стран** закончился победой в командном зачете советской сборной.

V этап (НРБ). Личный зачет: 1. М. Шимак (ЧССР); 2. П. Бушланов (СССР); 3. М. Хрнечек (ЧССР); 4. М. Ухов (СССР); 5. М. Рябчиков (СССР); 6. И. Гаано (ГДР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. ПНР; 6. НРБ; 7. СРР.

VI этап (ПНР). Личный зачет: 1. Бушланов; 2. Рябчиков; 3. Ухов; 4. В. Досталь (ЧССР); 5. М. Яждժевский (ПНР); 6. И. Конецкий (ЧССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. НРБ.

VII этап (СРР). Личный зачет: 1. Рябчиков; 2. Р. Акопов (СССР); 3. Бушланов; 4. В. Шлегелмилкс (СССР); 5. Ухов; 6. Т. Сеффер (ВНР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ВНР; 3. ПНР; 4. СРР; 5. НРБ.

Итоговый результат: 1. М. Шимак (ЧССР) — 29 очков; 2. П. Бушланов (СССР) — 40; 3. М. Рябчиков (СССР) — 58; 4. М. Ухов (СССР) — 69; 5. С. Волин (ЧССР) — 70; 6. М. Хрнечек (ЧССР) — 80.

Командный зачет: 1. СССР — 382 очка; 2. ЧССР — 654; 3. ПНР — 1065; 4. ВНР — 1068; 5. ГДР — 1192; 6. НРБ — 2055; 7. СРР — 2055.

* * *

Впервые **первенство Европы** состоялось в ЧССР. На картодроме в Оломоуце были разыграны почетные титулы в двух классах — Ц1 и Ц2. Рабочий объем двигателей в них одинаков (125 см³), но в первом разрешается использовать моторы от уникальных гоночных мотоциклов (в том числе и двухцилиндровые водяного охлаждения, мощностью 40—45 л. с.), а во втором — от серийных спортивных машин (одноцилиндровые, воздушного охлаждения, мощностью 25—32 л. с.). В классе Ц1 победил Ф. Лойце (ФРГ) на карте «Мах-1» с мотором КЦХ. В классе Ц2 почетный титул впервые выиграл представитель социалистической страны. 27-летний автомеханик Милан Шимак (ЧССР) на машине собственной конструкции с двигателем ЧЗ-511.

* * *

Небольшой город Лидольсхайм (ФРГ) стал местом проведения **личного чемпионата Европы** в классе машин с двигателем рабочим объемом 100 см³ без коробки передач. Победил австриец А. Цозерль на карте «Бирель» с мотором «Парилла». Единственная женщина, выступавшая на чемпионате, француженка Кати Мюллер заняла пятое место.

В личном первенстве мира в классе 100 см³ без коробки передач победил П. де Брюйн (Голландия) на машине «Хатлесс» с мотором «Парилла». В соревнованиях приняли участие картингисты из 24 стран.

МНОГОБОРЬЕ

Международные шестидневные мотоциклетные соревнования состоялись в 1980 году в 55-й раз. Они проходили во французском городе Бриу и привлекли 431 участника из 19 стран. Наиболее широко была представлена ФРГ — 70 спортсменов.

Международный трофей: 1. Италия; 2. ЧССР; 3. Швеция; 4. Франция; 5. Швейцария; 6. ГДР.

Серебряная ваза: 1. ФРГ; 2. Швеция; 3. ЧССР; 4. ГДР; 5. Голландия; 6. Франция.

Зачет клубных команд: 1. «Дукла» (ЧССР); 2. «СВС-Свазарм» (ЧССР); 3. «Снкс Пенс МК» (Англия); 4. «АДАК-Нюрнберг» (ФРГ); 5. «Руда гвезда» (ЧССР).

Зачет заводских команд: 1. «КТМ-Италиа», (Италия); 2. СВМ (Италия); 3. ЯВА-II (ЧССР); 4. «Дойче-КТМ» (ФРГ); 5. ЯВА-I (ЧССР).

МОТОКРОСС

Чемпионат мира в классе 1000 см³ с коляской в 1980 году был разыгран впервые и включал одиннадцать этапов. В прошлом такие соревнования проводились в ранге первенства Европы.

Результаты: 1. Р. Бейлер — А. Мюллер (ФРГ), «Ямаха-Уосп»; 2. Г. Бехтольд — Г. Юнг (Швейцария), «Ямаха-ЭМЛ»; 3. Б. Шнайдер — К. Ленгле (Австрия), «Ямаха-Уосп»; 4. Р. Грогг — А. Шахер (Швейцария), «Нортон Уосп»; 5. Н. Брокхаузен — Г. Реебеле (ФРГ), «Хедлунд»; 6. Т. Гуд — Б. Вильямс (Англия), «Нортон-Уосп».

ТРИАЛ (ТРАЙЕЛ)

На **чемпионате мира,** проходившем в 12 этапов, победу одержал спортсмен из Швеции, которая в ряду скандинавских стран играет в этом виде мотоциклетного спорта ведущую роль. Триал, как известно, представляет собой соревнование в мастерстве управления мотоциклом на пересеченной местности. В отличие от кроссов здесь невысокие скорости движения.

Результаты чемпионата: 1. У. Карлсон (Швеция), «Монтеса»; 2. Б. Шрайбер (США), «Бультако», и «Италджет»; 3. И. Вестеринен (Финляндия), «Монтеса»; 4. Э. Лежейн (Бельгия), «Хонда»; 5. М. Ломпкин (Англия), «Бультако»; 6. М. Солер (Испания), «Осса».

СПИДВЕЙ

Чемпионат Европы среди юниоров (возраст до 21 года), проводившийся в четвертый раз, вновь привлек внимание специалистов. Они видят в финалистах этого первенства потенциальных звезд мирового спидвея.

Новый чемпион континента 18-летний Томми Кнудсен — воспитанник спортивной школы, которую организовал и ведет неоднократный чемпион мира датчанин Оле Ольсен. Любопытно, что среди финалистов представлены сыновья известных гаревиков Тони Бриггс и Антонин Каспер.

Результаты соревнований: 1. Т. Кнудсен (Дания); 2. Т. Бриггс (Новая Зеландия); 3. Д. Сигалос (США)... 13. Р. Саитгареев (СССР).

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 2, 4, 8, 9, 12, 14, 17, 19, 22, 24.

I. Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», применяемый с целью разгрузки наиболее напряженных транспортных магистралей, предусматривает не фактическую массу, а ту, что указана в технической характеристике как допустимая. Поэтому на водителя А, хоть он и едет без груза, действие знака распространяется. Знак 3.11 «Ограничение массы» подразумевает реальную массу транспортного средства в данный момент, а у машины водителя Б она меньше того предела, что указан на знаке (пункт 4.3.1, 3.4 и 3.11).

II. Пока работает светофор, здесь нет главных или второстепенных дорог — перекресток является регулируемым. А на таких перекрестках обгоны разрешены (пункты 12.6 и 14.1).

III. На перекрестках равнозначных дорог трамвай пользуется преимуществом перед безрельсовыми транспортными средствами. Затем к центру перекрестка выедет водитель автобуса. Но проедет перекресток последним, потому что должен пропустить движущегося ему навстречу прямо мотоциклиста, а тот, в свою очередь, «помеху справа» — водителя самосвала (пункт 15.2).

IV. Знак 4.1.1 «Движение прямо», установленный в начале какого-то участка дороги, действует только до ближайшего перекрестка. На самом перекрестке при отсутствии соответствующих предписывающих и запрещающих знаков можно двигаться в любых направлениях (пункт 4.4.2).

V. Остановка ближе 5 м перед пешеходным переходом запрещена, чтобы приближающиеся к нему водители лучше видели людей, идущих через дорогу. Стало быть, дистанцию эту водитель отсчитывает на своей по ходу движения стороне дороги. Водитель грузовика, переехав на противоположную сторону (на дорогах такой ширины это разрешено), оказывается уже не перед, а за пешеходным переходом, где остановка и стоянка разрешены на любом от него расстоянии (пункт 13.5).

VI. Оба водителя находятся на второстепенных дорогах и должны поэтому руководствоваться правилом проезда перекрестков равнозначных дорог: преимущество на стороне того, кто не имеет помехи справа (пункт 15.3).

VII. Как известно, по обозначенным таким образом полосам разрешено движение только транспортных средств общего пользования. Водитель ни «скорой», ни другого автомобиля со специальной окраской и звуковым сигналом не может отступать от этого требования Правил (пункты 2.4 и 18.2).

VIII. В принципе такой перекресток водители должны проезжать поочередно. Но поскольку мотоциклист не создает помехи водителю легкового автомобиля, то может двигаться одновременно с ним (пункты 1.8 и 15.2).

IX. Негабаритный груз должен обозначаться сигнальными приспособлениями в любое время суток (пункт 28.16).

X. РАФ и УАЗ относятся к автобусам особо малого класса, а на них номерные знаки не дублируются (пункт 28.6).



Чемпионат СССР по ипподромным мотогонкам

Личный зачет. Юноши. 125 см³: 1. В. Макаров; 2. В. Панферов (оба — РСФСР); 3. К. Дрогалин (Москва); 4. М. Гареев (Таджикская ССР); 5. О. Колесниченко (Киргизская ССР); 6. А. Кочуров (РСФСР). **Женщины. 125 см³:** 1. Л. Федоренкова (РСФСР); 2. Э. Лаутер; 3. М. Ааде (обе — Эстонская ССР); 4. Р. Лазарева (Киргизская ССР); 5. М. Газуда (Украинская ССР); 6. В. Коновалова (РСФСР). **Мужчины. 125 см³:** 1. М. Тагапере (Эстонская ССР); 2. А. Кириллов (Москва); 3. В. Коробков (РСФСР); 4. И. Яковлев (Белорусская ССР); 5. А. Кююнемяэ (Эстонская ССР); 6. В. Кранин (Киргизская ССР). **175 см³:** 1. В. Свинко; 2. В. Кулябин (оба — РСФСР); 3. В. Лаврентьев (Москва); 4. Н. Бигачев (Таджикская ССР); 5. А. Черновский (Киргизская ССР); 6—8. А. Максименко (Белорусская ССР); М. Кравченко (Украинская ССР); А. Исаев (РСФСР). **250 см³:** 1. П. Щеглов (Белорусская ССР); 2. А. Акименко (РСФСР); 3. Я. Сепала (Эстонская ССР); 4. А. Московка (Москва); 5. В. Будько; 6—8. В. Токаев (оба — РСФСР); Я. Мюрк (Эстонская ССР); И. Дедяев (Грузинская ССР).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Киргизская ССР; 4. Таджикская ССР; 5. Эстонская ССР; 6. Белорусская ССР.

Первенство СССР среди юношей по автомодельному спорту

Личный зачет. Гоночные. 1,5 см³: 1. Л. Парфенов (РСФСР); 2. В. Дудка (Украинская ССР); 3. В. Альхимович (Белорусская ССР); 4. Ю. Павлов (Ленинград); 5. В. Квяселис (Литовская ССР); 6. В. Бобылев (Узбекская ССР). **2,5 см³:** 1. Е. Шишкин (РСФСР); 2. М. Бабич (Латвийская ССР); 3. З. Петриашвили (Грузинская ССР); 4. С. Кашуба (Туркменская ССР); 5. С. Селезнев (Москва); 6. Н. Голубенко (Украинская ССР). **Модели-копии. 1,5 см³:** 1. В. Кипер (РСФСР); 2. В. Самуэль (Белорусская ССР); 3. В. Дубасов (Узбекская ССР); 4. Т. Пыхякас (Эстонская ССР); 5. В. Спрингис (Латвийская ССР); 6. Г. Арашкевич (Белорусская ССР). **2,5 см³:** 1. В. Майзингер (РСФСР); 2. А. Раудонайтис (Литовская ССР); 3. В. Балестин (Ленинград); 4. И. Мипенко (Украинская ССР); 5. Ю. Зыков (РСФСР); 6. Э. Алиев (Азербайджанская ССР). **Модели-копии с электродвигателем:** 1. Г. Кушев (Украинская ССР); 2. В. Дрозд (Белорусская ССР); 3. В. Даниленко (РСФСР); 4. В. Богдановичус (Литовская ССР); 5. С. Балмасов (Ленинград); 6. Б. Аннашвили (Грузинская ССР). **Радиоуправляемые:** 1. Н. Никишов (Москва); 2. П. Шарипашвили (Грузинская ССР); 3. Р. Квяселис (Литовская ССР); 4. В. Полуднев (Узбекская ССР); 5. Г. Нехрист (Украинская ССР); 6. Д. Тарасов (РСФСР). **Аэромобили. 2,5 см³:** 1. П. Ляленко (Москва); 2. Д. Митрофанов (РСФСР); 3. И. Ранцев (Белорусская ССР); 4. Р. Савченко (Украинская ССР); 5. А. Мингайла (Литовская ССР); 6. М. Росин (Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Белорусская ССР; 4. Литовская ССР; 5. Грузинская ССР; 6. Узбекская ССР.

Чемпионат СССР по мотокроссу

Личный зачет. 125 см³: 1. Ю. Худяков (Москва); 2. П. Рулев (Ленинград); 3. О. Бердников (Молдавская ССР); 4. А. Сикк; 5. Ю. Семко (оба — Украинская ССР); 6. Н. Филимонцев (Москва). **250 см³:** 1. А. Овчинников (Москва); 2. В. Кавинов (Украинская ССР); 3. В. Корнеев (РСФСР); 4. Г. Моисеев (Ленинград); 5. А. Ефимов (Молдавская ССР); 6. В. Руденко (Украинская ССР). **500 см³:** 1. В. Худяков (Ленинград); 2. А. Ледовской; 3. Г. Гострый (оба — РСФСР); 4. Н. Тарасов (Украинская ССР); 5. А. Бочков (Ленинград); 6. Р. Паурис (Литовская ССР).

Командный зачет (по всем классам мотоциклов; итоги предыдущих соревнований — в № 10): 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Белорусская ССР; 4. Москва; 5. Эстонская ССР; 6. Латвийская ССР.

Чемпионат СССР по мотоболу (высшая лига)

1. «Металлург» (Видное, Московская область) — 27 очков; 2. «Автомобилист» (Элиста) — 25; 3. «Ковровец» (Ковров) — 24; 4. «Адажи» (Рижский район, Латвийская ССР) — 23; 5. «Нива» (Вешняки, Полтавская область) — 22; 6. «Вымпел» (Полтава) — 14; 7. «Восход» (Вознесенск, Николаевская область) — 13; 8. «Труд» (Новопавловская, Ставропольский край) — 13; 9. «Швитурис» (Кретинга, Литовская ССР) — 10; 10. «Молния» (Зеленокумск, Ставропольский край) — 9 очков. Команда «Молния» выбыла из высшей лиги, вместо нее в 1981 году будет выступать «Локомотив» (Тихорецк, Краснодарский край), победивший в первой лиге чемпионата.

Кубок СССР (журнала «За рулем») по мотоболу

Финал (результат двух матчей): «Ковровец» — «Автомобилист» 8 : 7.

На первой странице обложки — фото ТАСС

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. В. БАЛАБАЙ, В. Д. БОГУСЛАВСКИЙ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, В. И. ЛАПШИН, Н. И. ЛЕТЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), А. М. ХЛЕБНИКОВ, К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор В. П. Макаров.

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Сдано в производ. 3.11.1980 г. Подписано в печать 28.11.1980 г. Тираж 3 405 000

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90¹/₈, 2 бум. л. = 4 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1584. Г-35083

Набрано в 3-й типографии Воениздата.
Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск

Издательство ДОСААФ, Москва

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЛУЧШИЙ СОВЕТ ГОДА

Конкурс под этим названием в третий раз открывает рубрику «Советы бывалых». Еще раз поздравляя прошлогодних победителей, редакция, как и прежде, приглашает принять участие в «Конкурсе-81» наших читателей. Напоминаем условия, которым должны отвечать предложения.

«Совет» надо рассчитывать на рядового авто(мото)любителя и инструмент, которым он может располагать в условиях индивидуального гаража. Безусловно, автор обязан проверить предложение на практике и убедиться в действительной его полезности, прежде чем направлять для публикации в журнале. Идеи, какими бы заманчивыми они ни казались, жюри конкурса не рассматривает. Так же, как и раньше, не будут приняты самостоятельные «усовершенствования» тормозной системы, рулевого управления и внешнего освещения автомобилей и мотоциклов. Требования к этим системам в отношении безопасности весьма жесткие и не подлежат ревизии «на дому».

От имени большого числа начинающих автолюбителей — владельцев «волг» модели ГАЗ—24 жюри обращается к более сведущим водителям с призывом поделиться опытом в преодолении затруднений, возникающих при эксплуатации этого автомобиля.

Как показывает редакционная почта, наиболее интересны для читателей такие темы: самостоятельное обслуживание машин и простейшие приспособления, помогающие в работе «домашнему механику»; экономия топлива и охрана окружающей среды; повышение долговечности и надежности отдельных узлов и деталей автомобилей и мотоциклов; снижение эксплуатационных расходов; остроумный выход из затруднительных положений, случающихся в пути; туристская оснастка для дальних и ближних путешествий.

«Совет» должен быть изложен коротко, содержать самую суть дела, а иллюстрации к нему выполнены достаточно четко. Обязательно указывайте полностью фамилию, имя, отчество и почтовый адрес с шестизначным индексом.

Победителей конкурса 1981 года ожидают денежные премии в размере 50, 30 и 20 рублей и специальные призы — комплекты универсального инструмента. Итоги конкурса жюри подводит отдельно по автомобильной, мотоциклетной и автомототуристической темам, соответственно распределяя комплекты призов и премий. Победители будут названы в декабрьском номере журнала.

В конкурсе 1981 года жюри будет рассматривать предложения, поступившие с октября прошлого года по сентябрь нынешнего включительно. Авторы «советов», пришедших в редакцию после сентября, примут участие в конкурсе следующего года.

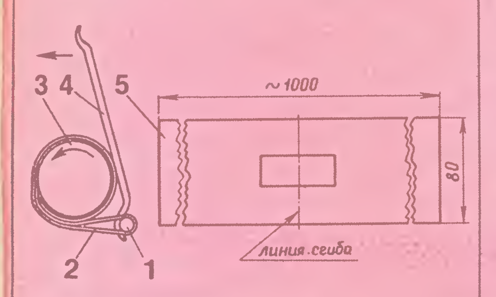
Ждем ваших предложений, товарищи!

КАК ОТВЕРНУТЬ ФИЛЬТР

Бывает, что масляный фильтр на двигателе «жигулей» трудно отвернуть без специального приспособления. Сделайте из наждачного полотна на тканевой основе полосу длиной около одного метра и шириной 80 мм. В середине ее вырежьте прямоугольное отверстие, как показано на рисунке. Сложите полосу вдвое (абразивом наружу), предварительно вставив на сгибе какой-нибудь стержень (можно вороток торцового ключа), и плотно оберните ей корпус фильтра. Монтажная лопатка, вставленная в отверстие на полосе, легко отвернет фильтр.

С. РУСКЕВИЧ

г. Минск



Простейшее приспособление для отворачивания фильтра: 1 — стержень; 2 — наждачная лента; 3 — масляный фильтр; 4 — монтажная лопатка; 5 — раскрой наждачной ленты.

ТЕЧЬ УСТРАНЕНА

Со временем у **автомобилей ЗАЗ** начинает подтекать масло через уплотнители кожухов штанг. Предлагаю простой способ устранения этого дефекта. Изготовьте монтажную лопатку (рис. 1). Введите ее между уплотнителем и шайбой, как показано на рис. 2. Затем, подставив какой-нибудь упор, нажмите на лопатку, сжав пружину и приподняв шайбу. Через образовавшийся зазор плотно намотайте на кожух штанги (три-четыре оборота) капроновый шпагат диаметром 1—1,5 мм. Будучи прижат пружиной к уплотнителю, шпагат слегка деформирует его, и течь прекратится.

И. АГАПКИН

Рязанская область, с. Инякино

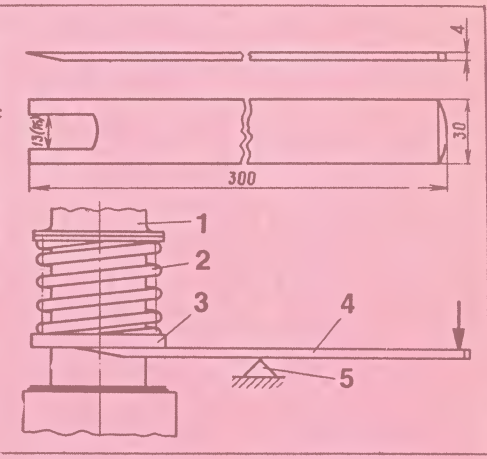


Рис. 1. Монтажная лопатка Размер 16 мм в скобках — для автомобилей ЗАЗ—968.

Рис. 2. Схема работы: 1 — кожух штанги; 2 — пружина; 3 — шайба; 4 — монтажная лопатка; 5 — упор.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ НАСОС

Однажды я столкнулся с трудностями при пуске двигателя **«Москвича»** после долгой стоянки. Отсутствие бензина в поплавковой камере и бензонасосе усугубила вода, попавшая в систему питания. После того, как я поставил перед штатным бензонасосом от лодочного мотора «Москва» (можно от «Ветерка»), все неприятности кончились.

Дело в том, что дополнительный насос такого типа выполняет одновременно функции отстойника, фильтра и обратного клапана. Устанавливать его удобно на отдельном кронштейне под болты, крепящие замок капота.

В. ПАРФЕНОВ

Иркутская область, г. Усть-Илим

БЛИЦ-СТРОБОСКОП

Конструкция серийной фотовспышки типа ФИЛ-102 после небольшой доработки позволяет использовать ее и в качестве стробоскопа. На рис. 1 приведен фрагмент принципиальной схемы вспышки, где показаны штатные элементы — импульсная лампа L2, накопительный конденсатор C3, импульсный трансформатор T_p (позиции на рисунке соответствуют заводскому описанию) и вновь вводимые — дополнительный накопительный конденсатор C4 и переключатель режима «блиц-стробоскоп» S1.

В режиме «стробоскоп» (контакт S1 разомкнут) в цепи питания импульсной лампы включен лишь дополнительный конденсатор C4 емкостью 3 мкФ; в режиме «блиц» (S1 замкнут) работает и основной накопительный конденсатор емкостью 1500 мкФ.

Запускается стробоскоп от датчика емкостного типа, выполненного в виде цилиндрического зажима (рис. 2) и установленного на проводе высокого напряжения. Чтобы соединить вилку синхропровода от вспышки с датчиком, на нем делают гнездо для одного центрального электрода. Длина датчика для «жигулей» 100 мм.

Переключатель режима S1 делают из двух приборных зажимов, между которыми устанавливают пластину-перемычку. Надо иметь в виду, что включатели типа «тумблер» не обеспечивают надежной передачи больших импульсных токов лампы-вспышки.

В. СТЕПАНЦЕВ

г. Душанбе

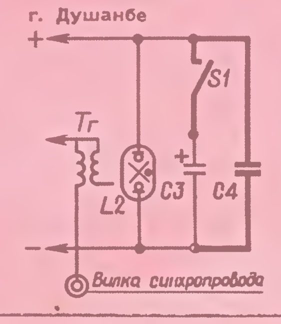


Рис. 1 Фрагмент принципиальной схемы ФИЛ-102 с изменениями: S1 — переключатель режима; C4 — конденсатор (3 мкФ, 350 В).

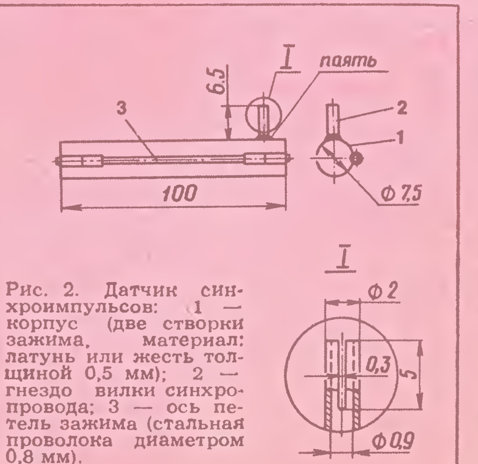


Рис. 2. Датчик синхроимпульсов: 1 — корпус (две створки зажима, материал: латунь или жесть толщиной 0,5 мм); 2 — гнездо вилки синхропровода; 3 — ось петель зажима (стальная проволока диаметром 0,8 мм).



1. «РУССО-БАЛТ С24—30»

В 1912 году военное ведомство заказало Русско-Балтийскому вагонному заводу партию легковых автомобилей для штабной службы. Это были первые армейские машины отечественного производства. Партия состояла из автомобилей модели «С24—30» седьмой серии, укомплектованных прожекторами, выдвижными столиками для карт, ящиками для документов и плетеной корзиной на левой подножке для офицерских шашек.

Годы выпуска — 1911—1913; колесная формула — 4×2; число мест — 6; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4501 см³, мощность — 30 л. с. при 1200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 880×120 мм; длина — 4250 мм; ширина — 1600 мм; высота (с тентом) — 2250 мм; база — 3160 мм; дорожный просвет — 260 мм; масса в снаряженном состоянии — 1860 кг; скорость — 70 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

2. БА—27

Первый советский бронеавтомобиль БА—27 базировался на несколько измененном шасси АМО—Ф15, у которого были усилены рама, рессоры, установлены шины повышенной грузоподъемности, электростартер, дополнительный бензобак, электрическое освещение. Толщина брони — 4—7 мм.

Машины ранних выпусков имели два поста управления (поворотными были только передние колеса), более поздние модификации — один. Соответственно экипаж сократился с четырех до трех человек.

Годы выпуска — 1927—1931; колесная формула — 4×2; экипаж — 4 человека; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4396 см³, мощность — 35 л. с. при 1400 об/мин; число передач — 4; размер шин — 880×135 мм; длина — 4600 мм; ширина — 1700 мм; высота — 2700 мм; база — 3070 мм; дорожный просвет — 250 мм; вооружение: одна 37-миллиметровая пушка и один 7,62-миллиметровый пулемет; масса в снаряженном состоянии — 4400 кг; скорость — 50 км/ч.

